

18
Ej.

00819



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ACATLAN

'98 MZO 30 AM 10 06

SEMINARIO TALLER EXTRACURRICULAR

RECIBI
PÚBLICA ESCUELA
NACIONAL DE ESTUDIOS
PROFESIONALES

EL COMPORTAMIENTO DE LAS EXPORTACIONES Y EL EMPLEO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MEXICO 1980-1994

T R A B A J O
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN ECONOMIA
P R E S E N T A:
JORGE NIETO PEREZ



ASESORA: MTRA. TERESA S. LOPEZ GONZALEZ

ACATLAN, EDO. DE MEXICO

MARZO 1998.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

259970



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTO

A mis padres, por su ejemplo de superación y por apoyarme en todo momento.

A mis hermanos, A. Marlene y J. Alfredo.

A la Mtra. Teresa Santos, por su apoyo y dedicación para la realización del presente trabajo.

Al Lic. Ramón García Cruz.

A los compañeros del seminario de titulación.

A Sofia Tovar Rivera.

INDICE

EL COMPORTAMIENTO DE LAS EXPORTACIONES Y EL EMPLEO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MEXICO 1980-1994.

INTRODUCCION

CAPITULO I EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1970-1982.

1.1	Antecedentes de la Industria Automotriz Mexicana 1920-1969.	1
1.2	La Política Económica 1970-1976.	4
1.2.1	Fomento a la Industria Automotriz y el Marco Jurídico del Sector 1970-1976.	7
1.2.2	El Comportamiento de la Industria Automotriz 1970-1976.	10
1.2.2.1	Balanza Comercial de la Industria Automotriz 1970-1976.	10
1.2.2.2	Exportaciones de la Industria Automotriz 1970-1976.	10
1.2.2.3	Generación de Empleo de la Industria Automotriz 1970-1976.	15
1.3	La Política Económica e Industrial 1977-1982.	17
1.3.1	La Política de Fomento Industrial	19
1.3.2	El Fomento a la Industria Automotriz y el Marco Jurídico del Sector	21
1.3.3	El Comportamiento de la Industria Automotriz 1977-1982.	22
1.3.3.1	Balanza Comercial de la Industria Automotriz 1977-1982.	22
1.3.3.2	Exportaciones de la Industria Automotriz 1977-1982.	24
1.3.3.3	Generación de Empleo de la Industria Automotriz 1977-1982.	27

CAPITULO 2 LA POLITICA INDUSTRIAL DE CAMBIO ESTRUCTURAL Y EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1983- 1988.

2.1	La Política Industrial y la Industria Automotriz 1983-1988.	32
2.2	El Fomento de la Industria Automotriz y el Marco Jurídico del Sector 1983- 1988.	43
2.3	El Comportamiento de la Balanza Comercial de la Industria Automotriz 1983- 1988.	47
2.3.1	Exportaciones de las Industria Automotriz 1983-1988.	50
2.3.2	Importaciones de la Industria Automotriz 1983-1988.	54
2.3.3	Generación de Empleos de la Industria Automotriz 1983-1988.	56

CAPITULO 3 LA POLITICA DE MODERNIZACION INDUSTRIAL Y EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1989- 1994.

3.1	La Política Industrial y la Industria Automotriz 1989-1994.	62
3.2	El Fomento de la Industria Automotriz, el Marco Jurídico del Sector y acuerdos logrados en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en materia de Inversión en la Industria Automotriz.	64
3.3	El Comportamiento de la Balanza Comercial de la Industria Automotriz 1989- 1994.	72
3.3.1	Exportaciones de la Industria Automotriz 1989-1994.	76
3.3.2	Importaciones de la Industria Automotriz 1989-1994.	78
3.3.3	Generación de Empleos de la Industria Automotriz 1989-1994.	81
	CONCLUSIONES	83
	BIBLIOGRAFIA	85

INTRODUCCION

EL COMPORTAMIENTO DE LAS EXPORTACIONES Y EL EMPLEO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MEXICO 1980-1994.

El presente trabajo surge del interés particular por el estudio del comportamiento de las exportaciones del sector automotriz terminal, así como por la generación de empleos en esta industria, a la cual le ha tocado jugar un papel fundamental junto con algunas otras industrial en la conformación del sector exportador nacional, pilar fundamental de la política industrial implementada por los dos sexenios anteriores y el actual.

El trabajo se encuentra conformado por tres capítulos, en el primero que abarca el período 1970-1982, a su vez se encuentra dividido en dos subperíodos, uno que va de 1970 a 1976 y otro de 1977 a 1982. En este capítulo se exponen brevemente los antecedentes de la industria automotriz en México desde sus orígenes; la política económica e industrial de los setentas y el fomento que en las mismas se le daba a la industria automotriz; así como su marco jurídico y el comportamiento de dicha industria en cuanto a su balanza comercial, exportaciones e importaciones y la generación de empleos durante el período mencionado.

El segundo capítulo abarca el período 1983-1988, en el se exponen los lineamientos de la política de cambio estructural en cuanto a la industria, implementada por el gobierno del Lic. Miguel de la Madrid Hurtado; el fomento que ésta daba a la industria automotriz; el marco jurídico que para este sector se aplicó, y el comportamiento que registro la industria automotriz como resultado de dichas políticas.

El tercer capítulo que abarca el período 1989-1994, que se ha caracterizado por una mayor apertura económica, se analizan los lineamientos de la política de modernización industrial; el fomento a la industria automotriz a través de la adecuación de su marco jurídico, su inclusión mediante una desregulación gradual en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, así como el comportamiento que registro esta industria en dicho período.

Finalmente se exponen las conclusiones del trabajo y se hacen algunas recomendaciones.

CAPITULO 1

EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1970-1982.

1.1 Antecedentes de la Industria Automotriz Mexicana 1920-1969.

A fin de lograr el objetivo de este apartado, se ha dividido el mismo en dos periodos, uno que abarca de 1920 a 1960, fase de las ensambladoras, y otro de 1960 a 1969, la fase de las manufacturas; lo anterior dado que algunos estudiosos del sector consideran que en cada uno se dieron características particulares para el desarrollo de la industria automotriz mexicana.^{1/}

Período 1920-1960

La industria automotriz en México nació en 1925, cuando se estableció la planta ensambladora de Ford Motor Co. Esta dependía en gran parte del abastecimiento externo, y representaba una pequeña parte de la industria manufacturera, la cual a su vez no tenía mucha influencia en la economía mexicana. En 1935 entró en operación la planta de General Motors y en 1939 se instaló la planta de Automex, S.A., bajo la licencia de Chrysler Corporation. Otras empresas mexicanas participaron en el mercado mexicano mediante arreglos con empresas extranjeras. El principal factor para estas iniciativas residía en las altas tarifas que protegían al mercado mexicano contra las importaciones directas.^{2/} Durante las décadas comprendidas entre 1920 y 1950, la demanda interna no era muy fuerte, por lo que los vehículos ensamblados resultaban muy costosos. Además, la capacidad instalada de dichas industrias era pequeña. La demanda de vehículos aumentó al final de la Segunda Guerra Mundial, como consecuencia de los logros de la Política de Sustitución de Importaciones, (PSI), la cual habría de dar paso a la creación de una clase media (gerencial, burocrática y profesional) con cierto poder adquisitivo. Así la

¹ Ver Zapata, Francisco; Hoshino, Taeko y Hanono, Linda, "La Reestructuración de la Industria en México. El caso de la Industria Automotriz de Autopartes", publicado por el COLMEX, México, 1994.

² El 23 de enero de 1948, se publicó el Reglamento de las Plantas de montaje de vehículos, en el cual se estableció que sólo con un permiso de la Secretaría de Hacienda, se podría importar materiales, maquinaria y equipo de ensamble, además de fijar las disposiciones legales que obligaban a las plantas, por primera vez, a consumir ciertas partes automotrices de fabricación nacional. Con base en la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal puesta en vigor el 30 de diciembre de 1950, se fijaron los precios de venta al público de los vehículos, estableciéndose el control de precios, que fue derogado en la línea de automóviles, con el decreto del 20 de junio de 1977. A partir de enero de 1951, se implantó por primera vez, el Impuesto de Ensamble de Vehículos, el cual consistía en pagar un impuesto especial por los ingresos de la venta de primera mano de los vehículos ensamblados en el país, siendo la tasa de 21% para automóviles y del 5 % para camiones; este impuesto fue subsidiado, a partir de marzo de 1959, en un 50% para los automóviles con valor inferior a \$28, 000.00 y desapareció con el decreto de 1977. También en 1951, la Secretaría de Hacienda estableció cuotas obligatorias de armado para cada empresa, fijando las proporciones de automóviles y camiones que deberían ensamblarse, de acuerdo a las necesidades del país.

demanda vehicular aumentó, lo mismo que el número de compañías las cuales para 1960 llegaron a producir 52 distintas marcas y tipos de vehículos en un mercado sumamente reducido. La proliferación de marcas y tipos de vehículos impedía alcanzar grados de integración nacional de importancia. La industria terminal se constituyó en nueve fabricantes, quienes para lograr economías de escala redujeron tipos y marcas a menos de veinte.

En la década de los cincuentas y sesentas se instalaron numerosas empresas para dedicarse al ensamble de vehículos con autopartes importadas, y para 1960 existían aproximadamente 15 empresas automotrices terminales y 20 importadoras de unidades terminales. Las actividades de ensamble y la importación de unidades completas representaban una carga pesada para la balanza comercial del país. Para 1961 había 12 empresas productoras, ensamblándose durante ese periodo aproximadamente 60,000 vehículos al año.

Periodo 1962-1969

México inició en 1962 la manufactura de automóviles, a raíz de las decisiones tomadas por el gobierno mexicano en apoyo a la integración vertical de la industria, como parte de la puesta en marcha general de la Política de Sustitución de Importaciones. Su propósito era ampliar la esfera de la producción para incluir las mercancías duraderas e intermedias.

A fines de los años cincuentas cuando México inició el proceso de desarrollo fundado en la sustitución de bienes de consumo duradero, la industria automotriz era considerada un sector prioritario capaz de contribuir al progreso del país, ya que permitiría el crecimiento de otros sectores económicos que se relacionaban con el mismo, ya que permitiría el crecimiento de otros sectores económicos que se relacionaban con el mismo, ya que fueren proveedores de insumos (industria acerera y eléctrica, entre otras) o demandantes de sus productos ^{3/}. En este sentido ésta contribuiría positivamente a la balanza de divisas del país, mediante el ahorro de las mismas. Se calcula que en ese entonces las importaciones del sector representaban aproximadamente el 11% de las importaciones del país.

El 25 de agosto de 1962, se publicó el Decreto que prohibía la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para uso o ensamble a partir del 11 de septiembre de 1964, el cual tenía los objetivos siguientes: ^{4/}

- Acelerar el proceso de integración de partes nacionales hasta llegar a un 60% del costo directo de fabricación a más tardar, el 1° de septiembre de 1964.

³ Palacios Lara, Juan José (compilador), " La Apertura Económica de México y la Cuenca del Pacífico. Perspectivas de Intercambio y Cooperación", Universidad de Guadalajara, México, Primera Edición. 1992.

⁴ Alvaro Vega, Guillermo Sergio, " La Administración de las Ventas en la Industria Automotriz", Tesis de la Licenciatura en Administración de la Universidad La Salle, 1981, pags. 26 a 29.

- Ahorro sustancialmente de divisas al sustituir importaciones por materiales hechos en México.
- Incrementar el desarrollo industrial del país.
- Incrementar la ocupación de mano de obra.
- Propiciar la fabricación en el país, de motores y conjuntos mecánicos.
- Propiciar el desarrollo del sector de autopartes que hasta ese momento estaba formado por pequeñas empresas que fabricaban productos de poca complejidad técnica, siendo los renglones más importantes de incorporación nacional, las carrocerías para camiones tipo pick-up, estacas y volteo, las llantas, vestiduras, acumuladores, bocinas, pintura, muelles y cables del sistema eléctrico.
- Reducir el número de empresas y marcas de vehículos, ya que sólo podrían permanecer en el mercado mexicano, aquellas que aseguraran poder llegar al 60% de integración en el plazo fijado.

De esta última disposición se derivó que de las 17 empresas fabricantes de automóviles y camiones con peso bruto vehicular (P.B.V.) de hasta 13,500 kilogramos, que hasta entonces operaban, sólo permanecieran 8 y, de las 41 marcas existentes, sólo quedarán 19.

Como consecuencia de lo establecido en dicho decreto, las empresas que permanecieron después de la entrada en vigor del mismo fueron: Ford Motor Company; General Motors de México; Fábrica Automex (Chrysler de México); Vehículos Automotores Mexicanos, Diesel Nacional; Representaciones Delta; Volkswagen de México y Nissan Mexicana. Y las empresas que desaparecieron: Equipos Superiores (Austin), Automotriz O'Farril (Hilman, Singer, Sumbean); Automóviles Ingleses (Morris); Planta Reo (Toyopet); Studebaker (Studebaker, Packard); Jaguar Automotriz (Volvo, Jaguar); Industrial Automotriz (Peugeot); Citroen Distribuidores (Citroen) y Autosport (Alfa Romeo).

En lo referente a camiones con más de 13,500 kilogramos de P.B.V., permanecieron las siguientes fábricas: Fábricas Autocar Mexicana (FAMSA), Trailers de Monterrey, International Harvester de México (FAMSA); Kenworth Mexicana; Mexicana de Autobuses (MASA); Trailers del Norte y Victor Patrón.

No obstante la variación en el número de empresas terminales establecidas, lo significativo del decreto fue que permitió que los inversionistas mexicanos participaran en este sector automotriz a través de la fabricación de autopartes, y obligo así a las corporaciones multinacionales a adquirir en el mercado nacional las autopartes. Dichas corporaciones comenzaron a proyectar la instalación de nuevas plantas y hacer planes para la creación de fábricas de autopartes que pudieran satisfacer la demanda que generarían.

Aún y cuando se realizaron nuevas inversiones, los niveles de producción se apreciaron hasta 1965, cuando la producción registro un crecimiento de 87% con respecto a 1960. Y si se considera el período 1960-1969, el crecimiento fue de casi 200%. Lo mismo sucedió con el empleo en el sector productor el cual aumento 215% en el mismo periodo. Asimismo mostraron incremento las inversiones, la producción y el valor de los sueldos y salarios, aumentando así la importancia de dicha industria en el sector manufacturero.^{5/}

Sin embargo, el mercado relativamente pequeño y fragmentado, no generó suficiente demanda, por lo que los niveles de producción fueron modestos, incrementándose los costos. De ello se derivó que sobrevivieron las empresas que contaban con lazos corporativos con las multinacionales.

1.2 La Política Económica 1970-1976.

El contexto internacional que configuro la nueva estructura en la economía mundial, principalmente su internacionalización y la configuración de nuevos centros dinámicos en la periferia, sobre todo en América Latina, Medio Oriente, y Asia Occidental, a partir de los años sesentas, permitió que países como México pasaran de una débil integración característica de los años cuarentas y cincuentas, a otra que ofrecía la nueva división del trabajo, la abundancia de capital en el mercado internacional y el auge petrolero. En lo nacional, las políticas de fomento del capital propias del período "estabilizador" estaban, desde 1965-1966, en una fase de deterioro, como consecuencia del incremento tanto del déficit fiscal como de los intercambios con el exterior.

En este sentido, la política económica del gobierno del periodo 1971-1976, consistía en la aplicación alternada de medidas recesivas y medidas estimulantes de la actividad económica. Esto es el Banco Central emprendió una política monetaria y de crédito restrictivo, contraria a la política de finanzas públicas expansionistas. Los objetivos de esta política consistían en lo siguiente: se buscaba frenar la inflación sin agudizar el estancamiento y, por otra parte,

⁵ Zapata, Francisco; Hoshino, Taeko y Hanono, Linda. op. cit., pag. 41.

estimular la economía sin crear presiones inflacionarias. Los instrumentos utilizados, fueron el monto y destino del gasto y la inversión pública, las restricciones de diverso tipo a la importación, el estímulo incrementado a la exportación por la vía fiscal y la atracción de capitales foráneos. Adicionalmente se buscó también la diversificación de los mercados.

Como se desprende del cuadro 1, en el cual se presentan las principales variables económicas del periodo, el PIB real observó tasas de crecimiento acelerado hasta 1973, para después ir disminuyendo hasta llegar casi al nivel que tenía en 1971. En cuanto al Índice de Volumen de la Producción Industrial General, este tuvo un crecimiento más rápido que el del PIB hasta 1974, en los dos años consecutivos dicho crecimiento fue menor. El Índice de Volumen de la Producción Industrial Manufacturera, tuvo un comportamiento similar al Índice de la Producción Industrial General, sin embargo, en 1973-1974 y en 1976, registró un decrecimiento ligeramente menor a aquel, como consecuencia del proceso inflacionario que se gestó. Este último indicador en el caso de la Industria Automotriz, registra un comportamiento incluso superior al de la Industria en General.

Como parte de su política industrial el gobierno de México en turno emprendió una serie de programas para fomentar la exportación de manufacturas, entre otros la creación del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, al cual se le encargó la coordinación de las principales actividades promocionales y agilizar la política en este campo; además se manejaron varios instrumentos dirigidos a la exportación de manufacturas, que incluyeron incentivos fiscales, subsidios, aranceles, permisos de importación temporal, facilidades fronterizas y asistencia técnica.

Cuadro 1

INDICADORES GENERALES DE LA ECONOMIA MEXICANA, 1970-1976

<i>CONCEPTO/AÑOS</i>	<i>1970</i>	<i>1971</i>	<i>1972</i>	<i>1973</i>	<i>1974</i>	<i>1975</i>	<i>1976</i>
Tasas de crecimiento del PIB real	-	4.17	8.49	8.41	6.11	5.61	4.24
Índice de Volumen de la Producción Industrial General (1970=100)	100.0	102.1	112.4	123.8	132.8	139.1	142.9
Índice de Volumen de la Producción Industrial Manufacturera (1970=100)	100.0	102.9	112.5	123.2	131.4	136.9	140.7
Índice de Volumen de la Producción Industrial Automóviles (1970=100)	100.0	102.0	115.1	140.3	171.9	166.1	150.7
Índice Nacional de Precios al Consumidor (Año Base: 1978)	32.3	34.0	35.7	40.0	49.5	57.0	66.0
Tipo de cambio pesos por dólar	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5*

Fuente: La industria automotriz de México en cifras 1982 p. 7 a 9. (*) Al terminar noviembre, el dólar costaba 22.07.

No obstante lo anterior, el resultado de la política de fomento a la exportación de manufacturas fue relativamente modesto. De acuerdo con la información disponible el coeficiente de exportación de manufacturas pasó del 2.4% en 1970 al 4.3% en 1974, y descendió al 3.4 en 1977.^{6/} A este respecto el mayor dinamismo se registró en las exportaciones de bienes de capital y de consumo duradero, seguidos por los de uso intermedio y de consumo no duradero como puede observarse en el cuadro 2

Cuadro 2
COEFICIENTES DE EXPORTACION DE LAS MANUFACTURAS MEXICANAS, 1970-1976
(PORCENTAJES)

Años	Bienes de consumo no duraderos	Bienes de uso intermedios	Bienes de consumo duraderos	Bienes de capital	Total de manufacturas
1970	1.1	5.6	1.6	3.3	2.4
1971	1.3	6.2	2.6	4.4	2.9
1972	1.5	6.4	2.8	5.7	3.2
1973	2.0	5.5	4.4	5.9	3.5
1974	2.3	7.0	4.8	9.0	4.3
1975	1.6	4.6	4.0	5.9	3.0
1976	1.9	5.0	4.0	6.7	3.3

Fuente: Datos tomados de Julio Boltvinik y Enrique Hernández Laos, en "Origen de la crisis industrial: El agotamiento del modelo de sustitución de importaciones. Un análisis preliminar.", selección de Rolando Cordera, Desarrollo y crisis de la economía mexicana, Fondo de Cultura Económica, El Trimestre económico, núm. 39, México, reimpresión 1995.

Los resultados en materia de balanza de pagos fueron una mejora sustancial del desequilibrio en la cuenta corriente, en 1971 y todavía en 1972, sin embargo en los subsecuentes años dicha situación se revirtió y tuvo un crecimiento acelerado. Sin embargo no sucedió así en términos del crecimiento del producto y de la inversión.^{7/}

Considerada globalmente, la exportación de mercancías del total de la economía crece entre 1970 y 1974 a una tasa anual media de 22%, mientras que entre este año y 1975 sólo lo hace el 0.4%, lo cual significa el desplome de la exportación; ocasionando en 1974-1975, los mayores déficits comerciales del país y contribuyendo a la devaluación del pesos en 1976. La tasa media anual del periodo 1970-1975, fue del 17.5% a precios corrientes, que si se traduce a precios constantes tuvo un crecimiento medio de sólo 3%, ya que la inflación se aceleró a partir de 1973 al tiempo que el volumen físico exportado se desploma por esos mismos años (Cuadro 3).

^{6/} Julio Boltvinik y Enrique Hernández Laos, en "Origen de la crisis industrial: El agotamiento del modelo de sustitución de importaciones. Un análisis preliminar.", selección de Rolando Cordera, Desarrollo y Crisis de la Economía Mexicana, Fondo de Cultura Económica, El Trimestre económico, núm. 39, México, reimpresión 1995, p., 511.

^{7/} Ver implicaciones de la nueva política económica: la crisis estatal a mediados de los años setentas, en "Crisis y Reorganización del Capitalismo Mexicano 1960/1985", Miguel Ángel Rivera Ríos, Ed. Era, México, 1990, p 77.

Cuadro 3
BALANZA COMERCIAL
(MILLONES DE DOLARES)

Años	Exportaciones	Importaciones	Saldo	PIB
1970	1,281.3	2,326.8	-1,045.5	35,541.7
1971	1,289.9	2,118.4	-828.5	37,024.3
1972	1,523.5	2,413.8	-890.3	40,166.9
1973	1,613.8	3,105.4	-1,491.6	43,544.6
1974	1,714.8	4,062.1	-2,347.3	46,205.4
1975	1,493.2	3,982.1	-2,488.9	48,798.1
1976	1,585.8	3,457.3	-1,871.5	50,866.5

Fuente: Rolando Cordera, op. cit. pag. 541.

Entre 1973 y 1975 los efectos de la crisis internacional se manifestaban plenamente, haciendo que dichas medidas resultarán insuficientes, agudizando las tendencias críticas el sector externo. Se recurre a dos mecanismos de vigencia: el acelerado endeudamiento con el exterior, sobre todo del sector público, y la imposición de mayores restricciones a la importación mediante un complicado sistema de aranceles, cuotas y permisos.

Los intentos de diversificar mercados de productos y financiamiento se vieron afectados ante los límites que imponía, por una parte, la propia crisis de las exportaciones tradicionales, la falta de competitividad en precios, cantidad y calidad de los productos mexicanos, y por la otra, la dependencia estructural de la economía mexicana respecto de la estadounidense. A pesar de ello prevalecía la libre convertibilidad, que contrasta con el resto de las medidas al ser totalmente desfavorable a los objetivos de política económica externa. Ello vendría a posibilitar una aguda especulación contra el peso que se manifiesta primero en una creciente dolarización de los depósitos y luego en la fuga abierta de capitales.

1.2.1 Fomento a la Industria Automotriz y el Marco Jurídico del Sector 1970-1976.

Antecedente

Cabe señalar que el Decreto Automotriz de 1962, limitó el número de ensambladoras a siete, siendo General Motors, Ford, Volkswagen, Automex/Chrysler, Dina/Renault, VAM y Nissan, y prohibió la entrada a nuevos fabricantes, así como la importación de vehículos terminados y de motores. El Decreto señalaba una regla de valor agregado nacional derivada de proveedores, la cual obligaba a las ensambladoras a incorporar al menos el 60% de autopartes mexicanas a sus

productos; excepto en los casos en que fueran destinados a la exportación; en estos, sólo se requería 40% de contenido local para impulsar las exportaciones.

Decreto del 24 de octubre de 1972

Como parte de la política industrial consistente en impulsar el sector exportador de la economía nacional,⁸ el gobierno en turno público el Decreto que fijó las bases para el desarrollo de la industria automotriz, ya que se consideraba prioritario aumentar el empleo de la mano de obra y fomentar su desarrollo futuro; conformar una estructura de oferta de vehículos más acorde con las necesidades del país y con la capacidad de compra del mercado mexicano; incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotrices, no sólo para aliviar las presiones negativas sobre la balanza de pagos del país sino para convertir a esta industria en generadora de divisas; fortalecer la participación mayoritaria del capital mexicano en la industria fabricante de autopartes, entre otros.

En cuanto a la industria terminal se establecieron lo siguientes lineamientos:

- a) Que la industria terminal tendría un grado mínimo de integración nacional del 60% respecto del costo directo de producción.
- b) Que estas empresas no podrían fabricar partes o componentes automotrices para el mercado interno que pudieran ser producidas por la industria fabricante de autopartes.
- c) Que la Secretaría de Industria y Comercio, podría autorizar a dichas empresas para producir autopartes adicionales a las que ya se estaban produciendo o se tuviesen aprobadas para producir, cuando a juicio de la Secretaría fuera en beneficio de la economía del país y de la industria nacional y se reunieran, además, los requisitos siguientes:
 - i) Que la totalidad de la producción se destinará al mercado externo; y
 - ii) Que las divisas generadas fueran aplicadas a compensar hasta el 60% del valor de las cuotas y extracuotas que estuvieran sujetas a compensación con exportaciones.

⁸ Lelo de Larrea, Elizabeth; Strauss, Pola; Sánchez, Sergio, México en el mercado automotriz norteamericano, en "México y el Tratado Trilateral de Libre Comercio, Impacto Sectorial", Compiladores: Eduardo Andere y Georgina Kessel, ITAM, Ed. McGraw-Hill, México, 1992. p. 61.

Que las empresas compensaran con divisas netas generadas por exportaciones de productos automotrices el valor de las importaciones de su cuota básica, conforma al calendario y proporciones siguientes:

<i>AÑO MODELO</i>	<i>PROPORCION (%)</i>
1973	30
1974	40
1975	50
1976	60

Las empresas que alcanzarán porcentos de integración nacional superiores al 60% obligatorio, podrían obtener como incentivo, cuotas extras de producción conforma a la siguiente tabla:

<i>PORCIENTO DE INTEGRACION</i>	<i>INCENTIVO POR UNIDAD PORCENTUAL ADICIONAL</i>	<i>EXTRA CUOTA A OTORGAR</i>
60	-	-
61	550	550
62	600	1,150
63	650	1,800
64	700	250
65	750	3,250
66	800	4,030
67	850	4,900
68	900	5,800
69	950	6,750
70	1,000	7,750

A partir del 71% de integración, cada unidad porcentual adicional tendría un incentivo de 100 unidades más en relación a la que se tuviera en la anterior.

El material de importación complementario para fabricar los volúmenes de unidades autorizados debería ser compensado con exportaciones.

A partir del año modelo 1974, las empresas de la industria terminal generarían por lo menos, el 40% de las divisas netas necesarias para cubrir la compensación de cuotas y extra cuotas. La exportación de productos automotrices fabricados por las empresas de la industria de autopartes que cumplieran con los requisitos de mayoría de capital social. El 60% restante podría ser obtenido con exportaciones de productos automotrices fabricados en plantas propias o por empresas que aun cuando no contaran con la mayoría de capital antes mencionado, operasen conforme a programas aprobados por la Secretaria.

Por lo que respecta a la industria de autopartes, se establecía lo siguiente:

Que dichas empresas debían mantener una estructura de capital social en la que el 60% del mismo, como mínimo, fuera propiedad de mexicanos y estuviera representado por acciones nominativas. Cabe señalar que el 9 de marzo de 1973, se publicó la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, estableciéndose que la inversión extranjera podría participar hasta en un 40% en el capital social de empresas que se dedicaran a la fabricación de componentes de vehículos automotores; dicha disposición se encuentra vigente actualmente en el Artículo Octavo Transitorio de La Ley de Inversión Extranjera; asimismo es importante destacar que dicha ley no regulaba el establecimiento de empresas con mayoría de capital extranjero dedicadas a la fabricación y ensamble de vehículos automotores.

Que el grado mínimo de integración nacional respecto al costo directo de producción fuera del 60%.

Como se desprende de lo establecido en dicho Decreto, a la industria ensambladora se le obligaba a mantener una balanza comercial equilibrada. Ello limitó su posibilidad de incorporar autopartes de sus plantas extranjeras y le obligó a usar los productos de las empresas de autopartes mexicanas. Esta regla contribuyó a que algunas empresas de la industria terminal de capital nacional, salieran del mercado, debido a que contaban con menores ventajas que las extranjeras, en razón de que no tenían los canales de comercialización de aquellas con su casa matriz o filiales en el extranjero. (En 1972, Automex vendió sus acciones restantes a Chrysler; en 1986 DINA/Renault y VAM salieron del mercado, después de que las dos se habían fusionado en 1983).

1.2.2 El Comportamiento de la Industria Automotriz 1970-1976.

1.2.2.1 Balanza Comercial de la Industria Automotriz 1970-1976.

A lo largo del periodo la balanza comercial de la industria automotriz obtuvo déficit creciente, alcanzando 776,946 miles de dólares en 1976, es decir, 245% superior respecto del de 1970; lo anterior como resultado de que sus exportaciones fueron superiores en un 5,360%, mientras que sus importaciones lo fueron en un 250% (Cuadro 4). Como se pudo observar (Cuadro 5), ello le representó entre el 14% y 21% del déficit del sector manufacturero en dicho periodo.

Cuadro 4

*BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(1970-1976)
(MILES DE DOLARES)*

CONCEPTO/ AÑOS	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Valor de la exportación total	225	1,565	5,729	40,415	44,684	8,976	12,286
Valor de las importaciones totales	225,480	247,016	272,336	346,664	494,112	629,608	789,232
Saldo	-225,255	-245,451	-266,607	-306,249	-449,428	-620,632	-776,946
Saldo como % del saldo del sector manufacturero	14.5	17.9	16.8	15.1	14.8	15.6	20.9

FUENTE: Elaboración propia con datos de la industria automotriz de México en cifras 1982

Cuadro 5

*BALANZA DE MANUFACTURAS
(1970-1976)
(MILLONES DE DOLARES)*

CONCEPTO/ AÑOS	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Exportaciones	512.7	593.3	737.1	996.7	1,625.3	1,362.8	1,483.7
Importaciones	2,063.2	1,965.5	2,321.0	3,030.0	4,669.0	5,333.2	5,209.7
Saldo	-1,550.3	-1,372.2	-1,583.9	-2,033.3	-3,043.7	-3,970.4	-3,726.0

FUENTE: Julio Bolvinik, op. cit. p. 548

1.2.2.2 Exportaciones de la Industria Automotriz 1970-1976.

Al analizar la información de las empresas que operan en este sector económico, encontramos lo siguiente:

Cuadro 6

*PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(1970-1976)
(MILES DE DOLARES)*

CONCEPTO/AÑOS	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Automóviles hasta 10 plazas	11	413	2,772	35,368	36,468	3,142	374
Automóviles de más de 10 plazas	61	681	1,118	631	778	1,144	7,450
Automóviles para transporte de carga	0	282	1,615	4,291	6,934	4,009	4,382
Los demás	-	-	-	-	-	399	31
Coches grúa especiales	-	-	-	-	-	3	12
Los Demás (especiales)	-	-	-	-	-	279	37
Otros (*)	152	189	224	127	504	-	-
Valor total exportaciones de vehículos	225	1,565	5,729	40,415	44,684	8,976	12,286
Valor total de las exportaciones de partes	456,001	628,001	948,390	1,402,431	1,822,759	2,405,101	4,211,474
Valor de la exportación total	456,226	629,566	954,119	1,442,846	1,867,443	2,414,077	4,223,760

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982 p. 166

(*) Remolques para tractor y tractores con caseta

En el cuadro 6 se observa que el valor de las exportaciones totales de la industria automotriz durante dicho período tuvo una tendencia creciente, al cual contribuyó en mayor proporción las exportaciones de partes y en menor proporción las de vehículos.

Por lo que respecta a las exportaciones de vehículos estas tuvieron un crecimiento constante hasta 1974, posteriormente, durante los dos años siguientes observaron montos inferiores a los registrados en dicho año. Dentro de dichas exportaciones, tuvieron una participación importante las de automóviles hasta de 10 plazas, por lo menos hasta 1974; y en segundo y tercer lugar se encontraron las de automóviles para transporte de carga y automóviles de más de 10 plazas, respectivamente (Cuadro 7).

Cuadro 7

PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(1970-1976)
(PORCENTAJES)

CONCEPTO/AÑOS	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Automóviles hasta 10 plazas	5.093	26.397	48.388	87.510	81.614	35.001	3.040
Automóviles de más de 10 plazas	27.066	43.506	19.513	1.560	1.741	12.747	60.635
Automóviles para transporte de carga	0.178	18.024	28.187	10.616	15.518	44.667	35.667
Los demás	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	4.442	0.256
Coches grúa especiales	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.036	0.098
Los Demás (especiales)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	3.107	0.305
Otros (*)	67.664	12.074	3.911	0.313	1.127	0.000	0.000
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982 p. 166

(*) Remolques para tractor y tractores con caseta

En los cuadros 8 y 9, se observa el origen de los ingresos globales de la industria fabricante de automóviles y de tractores agrícolas, el cual proviene de la venta de vehículos, refacciones y por exportaciones, siendo para la primera industria su principal fuente el mercado nacional y en menor medida el mercado de exportación, este último alcanzando su máxima contribución en 1973 con un 12.6%; y en el caso de la segunda industria, se observa que depende en su totalidad del mercado nacional.

Cuadro 8

ORIGEN DE LOS INGRESOS DE LA INDUSTRIA FABRICANTE DE AUTOMOVILES
(HASTA 13,500 KGS. DE P.B.V.)
1970-1976 (MILLONES DE PESOS)

AÑOS	INGRESOS GLOBALES	VEHICULOS	%	REFACCIONES	%	EXPORTACIONES	%	OTROS	%
1970	8,581	7,331	85.4	794	9.3	456	5.3	-	0
1971	9,452	7,899	83.6	938	9.9	615	6.5	-	0
1972	11,038	8,952	81.1	1,197	10.8	889	8.1	-	0
1973	14,208	10,909	76.8	1,503	10.6	1,796	12.6	-	0
1974	18,480	14,789	80.0	1,869	10.1	1,822	9.9	-	0
1975	22,652	18,203	80.4	2,346	10.4	2,103	9.3	-	0
1976	24,907	19,954	80.1	3,293	13.2	1,660	6.7	-	0

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982 p. 182

Cuadro 9

ORIGEN DE LOS INGRESOS DE LA INDUSTRIA FABRICANTE DE TRACTORES AGRICOLAS
(MILLONES DE PESOS)
1970-1976

AÑOS	INGRESOS GLOBALES	TRACTORES	%	REFACCIONES	%	EXPORTACIONES	%	OTROS	%
1970	615	352	57.2	92	15.0	-	0.0	171	27.8
1971	660	368	55.8	102	15.5	-	0.0	190	28.8
1972	879	537	61.1	120	13.7	-	0.0	222	25.3
1973	944	537	56.9	134	14.2	-	0.0	273	28.9
1974	1,053	705	67.0	160	15.2	-	0.0	188	17.9
1975	1,703	1,151	67.6	212	12.4	-	0.0	340	20.0
1976	1,866	1,382	74.1	263	14.1	-	0.0	221	11.8

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982 p. 183

Como se observa, durante este periodo dichas industrias estaban enfocadas principalmente a atender el mercado nacional y en menor medida al de exportación. A este respecto las ventas de automóviles observaron una tendencia creciente en el periodo de referencia (Cuadro 10 y 11), propiciado que los ingresos por ventas durante 1974, provinieran en un 70% de automóviles, 27% de camiones, 2% de autobuses integrales y 1% restante, de tractocamiones. Para el último año, dichas proporciones no tuvieron cambios considerables, 66% de las ventas de automóviles, 32% de camiones, 2% de autobuses y 1% de tractocamiones.

Cuadro 10

VENTAS DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS
1970-1976
(UNIDADES)

CONCEPTO/AÑO	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
TOTAL	187,675	207,506	233,417	262,045	332,375	345,897	303,600
AUTOMOVILES	132,882	148,526	163,678	178,191	234,223	231,108	199,137
CAMIONES	50,196	53,897	64,000	76,665	89,228	104,067	96,795
TRACTOCAMIONES	1,095	1,285	1,400	1,726	2,715	2,747	2,015
AUTOBUSES INTEGRALES (*)	3,502	3,800	4,339	5,463	6,209	7,975	5,653

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras. 1982 p. 100,103

(*) INCLUYE CHASIS

Cuadro 11

**ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA VENTA
DE VEHICULOS POR SEGMENTO
(1970-1976)**

CONCEPTO/AÑO	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100
AUTOMOVILES	71	72	70	68	70	67	66
CAMIONES	27	26	27	29	27	30	32
TRACTOCAMIONES	1	1	1	1	1	1	1
AUTOBUSES	2	2	2	2	2	2	2
INTEGRALES (*)							

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras. 1982 p. 100,103

1.2.2.3 Generación de Empleo de la Industria Automotriz 1970-1976.

En cuanto a la generación de empleos se observa lo siguiente: en el caso de la industria fabricante de automóviles y camiones (Cuadro 12), una tendencia creciente en la generación de empleos hasta 1974, generado en esos cuatro años 13,290 plazas; en 1975 se da una reducción de la plantilla ocupada en aproximadamente 1,384 plazas, siendo 1,277 de obreros y 107 de empleados, y en 1976 se general tan sólo 374 de las que se habían perdido el año anterior, por lo que en términos generales en dicho período se generan 12,280 puestos. Asimismo los sueldos salarios y prestaciones observaron una tendencia creciente hasta 1973, recuperando ligeramente en 1976 el nivel que tenían antes de la crisis. Mismo comportamiento registro el ingreso medio mensual y anual por hombre ocupado.

Cuadro 12
**FUERZA DE TRABAJO OCUPADA Y SU RETRIBUCION EN LA INDUSTRIA FABRICANTE
DE AUTOMOVILES Y CAMIONES (HASTA 13,500 KGS. DE P.B.V.)
1970-1976**

Años	Ocupación	Obreros	Empleados	Sueldos, Salarios y Prestaciones (millones de pesos 1976=100)	Ingreso Medio Anual por Hombre Ocupado (Pesos 1976=100)	Ingreso Medio Mensual por Hombre Ocupado (Pesos 1976=100)
1970	23,825	15,587	8,238	36	1526	127
1971	25,809	17,028	8,781	43	1670	139
1972	28,042	19,285	8,757	49	1756	146
1973	35,551	25,812	8,739	61	1707	142
1974	37,115	27,125	9,989	55	1480	123
1975	35,731	25,848	9,887	59	1662	138
1976	36,105	25,446	10,659	63	1755	146

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982. p. 174

En la industria fabricante de tractocamiones y autobuses integrales (Cuadro 13), se observa una tendencia creciente en la generación de empleos hasta 1975, en dicho lapso se generaron 2,070 plazas; al año siguiente se da una reducción de la plantilla ocupada en aproximadamente 2,214 plazas, siendo 1648 de obreros y 566 de empleados; en esta industria en 1976 se perdieron más plazas de las que se generaron los cinco años anteriores y de las que tenía en 1970. Por lo que respecta a los sueldos, salarios y prestaciones, estos registraron una tendencia creciente hasta 1973, y durante los 3 siguientes años no tuvieron variación. El ingreso medio anual y mensual por hombre ocupado tuvo el mismo comportamiento que los sueldos y salarios hasta 1973, durante los dos años siguientes registraron niveles inferiores a los que se tenían antes de la crisis de 1973; en 1976 estos indicadores demostraron una recuperación sobresaliente en más de un 50% respecto a 1973.

Cuadro 13

FUERZA DE TRABAJO OCUPADA Y SU RETRIBUCION EN LA INDUSTRIA FABRICANTE
DE TRACTOCAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES

1970-1976

Años	Ocupación	Obreros	Empleados	Sueldos, Salarios y Prestaciones (millones de pesos 1976=100)	Ingreso Medio Anual por Hombre Ocupado (Pesos 1976=100)	Ingreso Medio Mensual por Hombre Ocupado (Pesos 1976=100)
1970	3,834	2,671	1,163	4	1171	98
1971	3,866	2,612	1,254	5	1210	101
1972	4,109	2,718	1,391	5	1275	106
1973	4,518	3,173	1,345	6	1300	108
1974	5,583	3,891	1,692	7	1205	100
1975	5,904	4,035	1,869	7	1230	103
1976	3,690	2,387	1,303	7	1815	150

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982. p. 177

En la industria fabricante de tractores agrícolas (Cuadro 14), en 1971 se da una disminución en la ocupación de 238 plazas con respecto año anterior, sin embargo durante los cuatro años siguientes dicha tendencia se revierte, y en 1976 se contrae en aproximadamente 138 plazas, perdiéndose 168 plazas de obreros y generándose 30 de empleados; por lo que en términos generales se generaron 1,220 plazas en dicho periodo. Los sueldos, salarios y prestaciones, se mostraron estáticos durante 5 años y durante los años siguientes tuvieron un ligero incremento. Sin embargo el ingreso medio mensual y anual por hombre ocupado registro crecimientos y decrecimientos durante 1970-1976, consecuentemente no se recuperaron los niveles que se tenían antes del inicio de la década.

Cuadro 14
**FUERZA DE TRABAJO OCUPADA Y SU RETRIBUCION EN LA INDUSTRIA FABRICANTE
 DE TRACTORES AGRICOLAS
 1970-1976**

Años	Ocupación	Obreros	Empleados	Sueldos, Salarios y Prestaciones (millones de pesos 1976 = 100)	Ingreso Medio Anual por Hombre Ocupado (Pesos 1976=100)	Ingreso Medio Mensual por Hombre Ocupado (Pesos 1976= 100)
1970	1,624	689	935	3	1601	133
1971	1,386	556	830	3	1846	154
1972	1,847	969	873	3	1395	116
1973	2,036	1,127	909	3	1314	110
1974	2,694	1,716	978	3	1020	85
1975	2,982	1,912	1,070	4	1218	101
1976	2,844	1,744	1,100	4	1401	117

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982. p. 180

De lo antes expuesto, se observa que el comportamiento en la generación de empleos fue heterogéneo entre dichas industrias, así como el desempleo que generaron en dicho periodo. Se generaron mayor número de plazas en la industria fabricante de automóviles y camiones (12,280) y en la fabricante de tractores agrícolas (1,220), y en el caso de la fabricante de tractocamiones y autobuses integrales en 1976 se despidió a más de los generados cuatro años antes e incluso sus niveles de ocupación alcanzados fueron inferiores a los que tenían en 1970.

Por otra parte, el ingreso medio mensual y anual por hombre ocupado es más alto en la industria fabricante de automóviles seguido por la de tractores agrícolas y en último por la fabricante de tractocamiones y autobuses integrales.

Asimismo la tasa media de crecimiento de las exportaciones fue de 404.60% en los primeros tres años, mientras que la registrada en los siguientes cuatro años fue de -32.49%, lo que contrasta con la tasa de la ocupación de las Industrias: Fabricante de Automóviles y Camiones del 8.48% y 0.51%, la Fabricante de Tractocamiones y Autobuses Integrales del 3.65% y -6.46, y la Fabricante de Tractores Agrícolas del 6.64% y 11.66%.

1.3 La Política Económica e Industrial 1977-1982.

La concepción de la política económica de este periodo surge de la visión que sobre la crisis

tenía la tecnocracia liberal, según la cual el desequilibrio externo de la administración pasada se derivó de causas tanto estructurales como monetarias. Las primeras ocasionadas por el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones, que inhibió la expansión hacia afuera al propiciar un mercado cautivo por la vía del proteccionismo; de donde se crearon fuertes distorsiones en las estructuras productivas y de precios, lo que ocasiona escasez y estrangulamientos que se agudizan por la acción del Estado. Por su parte la rigidez en el uso de instrumentos monetarios como el tipo de cambio que provocó una creciente sobrevaluación del peso y una alta sensibilidad de los inversionistas a las modificaciones del mismo, lo que afecta al exportador real o potencial. Además ante la abundancia de mano de obra y la alta competitividad de los salarios se decidió aprovechar estas ventajas para estimular las exportaciones, y con ello contribuir a mejorar el desequilibrio externo.

Algunos estudios sobre este período sugieren que por la dinámica de los acontecimientos políticos y económicos que siguieron a la devaluación de 1976 y sobre todo durante 1977, tal parece que la opción de desarrollo, apunta a hacia un modelo de desarrollo neoliberal, que es correspondiente a una remodelación del orden internacional capitalista, en el cual las economías latinoamericanas de desarrollo intermedio jugaron un nuevo papel. Para que esto fuese realizable se requería que se remodelara la política económica, bajo una óptica de tipo liberal, en el sentido de hacer que los mecanismos de ajuste de una economía de mercado operasen de manera automática, de modo que fuesen las fuerzas del mercado, la oferta y la demanda, las que determinaran las acciones de los recursos, los precios, los salarios, el tipo de productos, etcétera. En esta lógica se dejan de lado los mecanismos de estímulo que dictaba la teoría keynesiana, en la cual el papel clave lo tenía el Estado.^{9/}

De lo anterior se derivaron dos planteamientos básicos del Estado: por un lado, una serie de medidas de urgencia para hacer frente a la crisis, y por el otro, un proyecto de desarrollo a más largo plazo que modificará las causas que dieron lugar a dicha crisis remodelando la estrategia de desarrollo industrial. Así, el plan de urgencia sería una estrategia más amplia de desarrollo. Es importante señalar en ese período se da el descubrimiento de nuevos yacimientos petrolíferos que vienen a sumarse a los ya existentes, en condiciones de alta rentabilidad y en proporciones que hacían pensar en la posibilidad de que el país se convierta en exportador importante de energéticos en muy corto plazo.

El plan de transición comprendió las siguientes medidas de corto plazo por lo que se refiere al sector externo: la devaluación, la estabilización del gasto público y la liberalización del

⁹ Desequilibrio Externo y Política Económica en los setentas, Pablo Ruiz, en "Desarrollo y Crisis de la Economía Mexicana", selección de Rolando Cordera, El Trimestre Económico No. 39, 1995, p. 565

comercio. Esta última consistió en eliminar todas las prohibiciones arancelarias a la importación, con tres objetivos: eliminar las distorsiones que había creado el mercado cautivo; estimular la oferta global rompiendo así estrangulamientos importantes, y forzar a los productores nacionales a competir con el extranjero para presionar los precios a la baja.

Dicho proyecto de desarrollo tenía como objetivo la industrialización acelerada basada en la expansión de las exportaciones de manufacturas intensivas en mano de obra. Es decir, se pasaría de favorecer la sustitución de importaciones a fomentar la sustitución de exportaciones. Para lograrlo se utilizaría una política de subsidios a las exportaciones, especialmente aquellas generadoras de empleo; lo anterior, combinado con una política cambiaria y salarial.

Desde el punto de vista de Pablo Ruiz ^{10/}, la política cambiaria debe de considerar el ajuste permanente del tipo de cambio de manera que no se afecte al sector exportador por la sobrevaluación del peso, lo que provoca minidevaluaciones periódicas; por su parte, la política salarial, debe seguir manteniendo el tope salarial y en todo caso ajustarlo por debajo de la inflación a fin de evitar la pérdida de la ventaja relativa en el costo de mano de obra.

1.3.1 La Política de Fomento Industrial.

La explicación de la crisis dada por el Plan Nacional de Desarrollo Industrial era que: El desequilibrio estructural de la balanza de pagos y la disponibilidad de créditos externos determinaron el comportamiento de la economía. Las presiones recurrentes sobre el sector externo, cada vez de mayor magnitud, llevaron a un crecimiento discontinuo y, en promedio, más lento. La actividad económica fluctuaba entre dos límites: el impuesto por la capacidad para endeudarse en el exterior y el derivado de las presiones internas que, como el desempleo, se acentúan en la depresión. Por su parte, la incertidumbre creada por un crecimiento intermitente, y a través de los años más lento de la demanda, limita la inversión en proyectos productivos y propicia inversiones de tipo especulativo. ^{11/}

En ese contexto el plan postulaba lo siguiente: La posibilidad de superar la crisis radica en el potencial financiero de los excedentes derivados de la exportación de hidrocarburos. La existencia de estos recursos permitiría aspirar a una mayor autodeterminación financiera. ^{12/}

^{10/} En Rolando Cordera, *op. cit.*

^{11/} Julio Boltvinik y Enrique Hernández Laos, *op. cit.* p. 471

^{12/} *Ibid.*, p. 472

El plan industrial contemplaba un periodo de transición, que llega hasta 1982, entre el modelo que se desarrollaba en su momento, y un modelo de desarrollo industrial apoyado en las exportaciones de manufacturas. En este periodo el petróleo sería el motor de la economía:

La rama de hidrocarburos sería el elemento catalizador del crecimiento industrial previsto por el Plan. Ello no sólo por la producción de los mismos, necesarios como insumos de la industria, sino también para los encadenamientos hacia atrás derivados de sus programa de inversión y por los encadenamientos hacia adelante que crean nuevas actividades. Desde una perspectiva macroeconómica estos desempeñarían un papel central por sus exportaciones. El Plan impulsaría las exportaciones de manufacturas para que la capacidad para importar no dependiera a mediano y largo plazo, preponderantemente del petróleo. ^{13/} Este papel se pone de manifiesto en las metas del plan:

A partir de 1980, la política de fomento a la exportación de productos manufacturados empezaría a dar frutos paulatinamente, en 1981 y 1982 las exportación de manufacturas aumentara en términos reales en 6 y 12% anual, llegando en 1990 a tasas entre 14 y 17% al año. ^{14/} Sin embargo, no sucedió así ya que, en 1981 y 1982, las exportaciones tuvieron un decrecimiento con respecto a 1980.

La metas del plan suponían un crecimiento del coeficiente de importaciones en la industria manufacturera del 10.2% en 1978 al 12.2% en 1982 y al 14.9% en 1990. Solamente en 5 ramas (petroquímica secundaria, fertilizantes, farmacéuticos, metálicas básicas y automotriz) se produciría hasta 1990 una reducción significativa en el coeficiente de importaciones. Por consiguiente la sustitución de importaciones ya no sería un elemento de impulsor dinámico para la economía en su conjunto. ^{15/}

A lo largo del periodo de proyección del plan la demanda interna de manufacturas se incrementa aceleradamente como resultado del crecimiento de la economía y de los ingresos de las clases populares.

El fomento de las exportaciones manufactureras estuvo a cargo del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, el cual se apoyo de diversos subsidios fiscales y financieros crecientes. Sin embargo, de acuerdo con los resultados de algunos trabajos de investigación sobre el particular ^{16/}, estos no estimaban la colocación de productos manufacturados en el mercado exterior. Lo

¹³ Ibid., p. 512

¹⁴ Ibid., p. 512

¹⁵ Ibid., p. 513

¹⁶ Calderón A., Francisco y Eduardo Gitli, Los determinantes de las exportaciones manufactureras en México, en "Estudios sobre el Sector Externo Mexicano", Eduardo Gitli (Coordinador), 1990.

anterior obedecía a factores de distinta índole, tales como que era más rentable vender en el mercado nacional, que exportar a un tipo de cambio nominal que se mantenía constante a pesar del incremento de los precios internos, y sobre todo, un esquema de protección a la industria interna que afectaba los costos como los precios finales.

1.3.2 El Fomento a la Industria Automotriz y el Marco Jurídico del Sector.

En el contexto de la política industrial, la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial el día 20 de junio de 1977, publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto para el Fomento de la Industria Automotriz, cuyos principales objetivos fueron los siguientes:

- Lograr en esta industria niveles internacionales de productividad.
- Que las empresas de la industria automotriz racionalizaran el uso de divisas de acuerdo con la prioridad de esta rama industrial y las exportaciones que realicen.
- Que esta industria se convierta a mediano plazo en generadora de divisas, con el fin de contribuir al equilibrio de la balanza de pagos del país.
- Aprovechar el mercado interno y las máximas posibilidades de fabricar artículos manufacturados para generar mayor empleo.
- Sustituir importaciones, en la zona fronteriza y en el perímetro y zonas libres del país, por bienes fabricados localmente, con los beneficios económicos de ocupación de recursos humanos y materiales de la nación.
- Racionalizar aún más la fabricación de automóviles, camiones y tractores agrícolas, para aprovechar eficientemente los recursos y aumentar la productividad de esta rama.
- Fomentar los esfuerzos realizados por las empresas mayoritariamente mexicanas.

Se establecía que las empresas de la industria terminal deberían generar por lo menos 50% de las divisas netas necesarias para su presupuesto de divisas, con la exportación de componentes fabricados por empresas de la industria de autopartes que cumplieran con un programa de fabricación aprobado por la Secretaría.

El 50% restante podría ser obtenido con exportaciones de vehículos y componentes automotrices fabricados en plantas propias o por empresas que no contaran con programa de fabricación aprobado por la Secretaría.

Debido al marco regulatorio en México, las multinacionales decidieron aumentar las inversiones en autopartes y vehículos terminados en el país, con objeto de dirigir gran parte de su producción al mercado internacional.

Sin embargo, no todos los fabricantes obtuvieron ganancias, debido a los bajos volúmenes de producción y a la falta de nueva inversión. Además, las ganancias sobre ventas domésticas estaban distorsionadas por el control de precios vigente, por los altos costos de producción y las cuotas establecidas. Los reglamentos intentaban balancear el mercado nacional, pero eran insuficientes para legislar la creciente demanda de exportaciones, ya que los productos tenían que ser competitivos a nivel internacional. A este respecto los productores domésticos exigieron al gobierno la eliminación de las cuotas de producción, de manera que pudieran aprovechar las economías de escala.^{17/}

1.3.3 El Comportamiento de la Industria Automotriz 1977-1982.

1.3.3.1 Balanza Comercial de la Industria Automotriz 1977-1982.

Durante el período de análisis, la balanza comercial de la industria automotriz registro déficit creciente, alcanzando en 1979, 1980 y 1981, su mayor magnitud^{18/}, ocasionado por el crecimiento más que proporcional y acelerado de las importaciones. El déficit así generado alcanzó a tener un peso significativo en el déficit del sector manufacturero, el cual tendió a disminuir durante dicho período. El mismo representó el 33.6%, 40.4% y 36.6%, respectivamente del balance comercial (exportaciones menos importaciones) del país. Asimismo

¹⁷ Lelo de Larrea, Elizabeth, Strauss, Pola y Sánchez, Sergio, op. cit.

¹⁸ La diversificación que se dio a finales de los setentas fue el instrumento para aprovechar la creciente demanda que se registro. Dado que las empresas operaban en un mercado protegido y con una falta de interés de abatimiento de los costos, se obtenían ganancias extraordinarias por la vía de precios, siendo sus costos con diferenciales de 30% o más respecto al exterior. Dicha situación se reflejó en la balanza comercial de la rama automotriz, la cual se deterioró en grado tal que en 1981 el déficit pasó a representar el 58% del déficit comercial total. Las importaciones aumentaron en forma más dinámica que la producción: entre 1976 y 1981, las importaciones pasaron de 516 millones de dólares a 2,440; teniendo un incremento de 372%. No así las exportaciones, lo cual se debió a la contracción del mercado mundial y al dinamismo de la demanda interna, ver Arnulfo Arteaga, en *Innovación Tecnológica y clase obrera en la industria automotriz*, en Gutiérrez Estela (Coordinadora) "Reestructuración productiva y clase obrera". México 1985, p. 148

el 21.6%, 20.7% y 13.8% de la cuenta corriente de la balanza de pagos del país (Cuadro 15 y 16).

Cuadro 15

BALANZA COMERCIAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(1977-1982)
(MILES DE DOLARES)

CONCEPTO/AÑOS	1977	TASA DE CRE.	1978	TASA DE CRE.	1979	TASA DE CRE.	1980	TASA DE CRE.	1981	TASA DE CRE.	1982
Valor de las exportaciones totales	19,285	3.6	69,400	1.7	118,871	1.1	127,859	0.9	118,619	0.8	92,710
Valor de las importaciones totales	556,285	0.5	254,677	1.9	484,908	1.2	581,303	1.3	770,161	0.4	284,505
Saldo de divisas	-537,000		-185,277		-366,037		-453,444		-651,542		-191,795
% respecto del saldo del sector manufacturero	60.4		20.8		16.3		12.9		10.3		8.5
% respecto de las exportaciones menos importaciones del país	50.9		13.5		33.2		40.4		36.6		11.7
% respecto del saldo de la cuenta corriente del país	33.6		9.3		21.6		20.7		13.8		12.8

FUENTE: Elaboración propia con datos de la industria automotriz en cifras 1986

Cuadro 16

BALANZA DE MANUFACTURAS
(1977-1982)
(MILES DE DOLARES)

CONCEPTO/AÑOS	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Exportaciones	4,649,800	6,063,100	3,462,300	3,765,900	3,747,300	3,727,200
Importaciones	5,704,500	7,917,400	9,925,600	15,292,800	20,573,900	13,030,200
Saldo	-1,054,700	-1,854,300	-6,463,300	-11,526,900	-16,826,600	-9,303,000

FUENTE: Elaboración propia con datos de José I. Casar Pérez, en Transformación en el Patrón de Especialización y Comercio Exterior del Sector Manufacturero Mexicano 1978-1987.

1.3.3.2 Exportaciones de la Industria Automotriz 1977-1982.

La etapa de inversiones tendientes a crear la plataforma exportadora desde México comenzó en 1979, cuando dio principio la construcción de las plantas de Chrysler y General Motors en Ramos Arizpe, Coahuila. A esta tendencia se sumaron Ford en Chihuahua, Nissan en Aguascalientes y Renault en Gómez Palacio, Durango. Volkswagen no invirtió en el norte del país sino que amplió su planta de Puebla. En 1981, Chrysler inició sus exportaciones de motores, inaugurando así el segmento de la industria automotriz orientado a E.U.

Dichas inversiones se llevaron a cabo hacia el fin de la década de los setentas, como consecuencia de la conformación de un nuevo patrón de competencia en el mercado estadounidense, centrado en la producción y consumo de automóviles de menor tamaño, y en un contexto de creciente internacionalización de dicho mercado, así como efecto inducido, las filiales en México iniciaron una etapa de fuertes inversiones destinadas a crear una corriente de suministros (básicamente, motores de 6 y 4 cilindros) hacia las plantas de ese país empeñadas en la reestructuración de sus procesos productivos.

En el marco de dicho Decreto, las empresas de la industria automotriz desarrollaron proyectos de exportación muy importantes; la mayoría de los grandes proyectos de inversión que fueron concebidos desde los años de 1978 y 1979, empezaron a madurar en 1980 y 1981, y los de más complejidad en 1982 y 1983. El valor de las inversiones en estos conceptos se estimó en 60 mil millones de pesos a precios de 1980. El renglón de activos totales de la industria automotriz terminal observó un crecimiento sostenido en el periodo 1977-1981; de 29,460 millones que tenía la industria en el año de 1977, se alcanzó la cifra de 124,102 millones de pesos. La inversión en activos fijos mostró también un comportamiento similar ya que en 1977 se contaba con 6,530 millones de pesos y, en 1981 llegaron a 35,123 millones de pesos.

Cuando algunos de los proyectos automotrices empezaron a dar resultados, se conjugaron problemas en los mercados internacionales dada la situación por la que se transitaba que impidieron a las empresas alcanzar los niveles de compensación que se hubiese deseado; sin embargo se considera que es en este periodo que se formó la plataforma de exportación de esta industria.

En este contexto, en el cuadro 17 se observa que el valor de las exportaciones totales de la industria automotriz durante dicho periodo tuvo una tendencia creciente. Dentro de los principales productos exportados se encuentran los automóviles hasta de 10 plazas, para transporte de carga y de más de 10 plazas. Si consideramos las exportaciones de la industria de

autopartes, se observa que esta industria contribuyo en mayor proporción a las exportaciones del sector que las de vehículos.

Cuadro 17

*PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(1977-1982)
(MILES DE DOLARES)*

CONCEPTO/AÑOS	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Automóviles hasta 10 plazas	147,913	34219	90308	82312	56997	52365
Automóviles de más de 10 plazas	5319	4988	2332	12234	10413	10550
Automóviles para transporte de carga	12592	27973	23529	30053	38714	14216
Los demás	611	498	289	1282	1181	2202
Coches grúa especiales	283	0	0	0	0	0
Los Demás (especiales)	114	14	0	0	0	1
Otros (*)	0	1708	2413	1978	11305	13376
Valor total exportaciones de vehículos	166812	69400	118871	127859	118610	92710
	77154	288974	332282	366142	344897	436846
Valor de la exportación de partes						
	243,976	358374	451153	494001	463507	529556
Valor de la exportación total						

FUENTE: La Industria Automotriz de México en cifras 1986 p. 203

(*) Remolques para tractor y tractores con caseta

Durante dicho periodo las exportaciones de la industria automotriz representaron respecto a las exportaciones de la industria manufacturera menos del 4% (Cuadro 18).

Cuadro 18

AÑOS	1977	1978	1979	1980	1981	1982
%	3.5	1.1	3.4	3.4	3.2	2.5

FUENTE: Cuadro 16 y 17

En este periodo los ingresos provenientes de la actividad exportadora continuaron representando para la industria fabricante de automóviles y camiones como para la terminal, la cual agrupa a las empresas fabricantes de autos, camiones, tractocamiones y autobuses integrales alrededor del 10% respecto a sus ingresos totales como puede observarse en los cuadros 19 y 20.

Cuadro 19

ORIGEN DE LOS INGRESOS DE LA INDUSTRIA FABRICANTE DE AUTOMOVILES Y CAMIONES
1977-1982

(MILLONES DE PESOS)

AÑOS	INGRESOS GLOBALES			REFACCIONES			EXPORTACIONES			OTROS	
		VEHICULOS	%		%		%		%		%
1977	36,385	29,178	80.2	2,569	7.1	4,452	12.2	186			1
1978	55,469	44,740	80.7	3,990	7.2	6,297	11.4	442			1
1979	75,895	62,714	82.6	6,018	7.9	6,389	8.4	774			1
1980	98,779	83,709	84.7	8,568	8.7	5,695	5.8	807			1
1981	147,324	129,553	87.9	9,811	6.7	5,883	4.0	2077			1
1982	192,934	154,845	80.3	14,210	7.4	21,408	11.1	2471			1

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1986 p. 173

Cuadro 20

ORIGEN DE LOS INGRESOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL*

(MILLONES DE PESOS)

1970-1976

AÑOS	INGRESOS GLOBALES			REFACCIONES			EXPORTACIONES			OTROS	
		VEHICULOS	%		%		%		%		%
1977	38,769	31,343	80.8	2,716	7.0	4,495	11.6	215			0.6
1978	59,218	48,404	81.7	3,960	6.7	6,338	10.7	516			0.9
1979	84,129	70,464	83.8	6,340	7.5	6,417	7.6	908			1.1
1980	110,127	94,308	85.6	9,063	8.2	5,825	5.3	931			0.8
1981	165,425	146,080	88.3	10,499	6.3	7,345	4.4	1,501			0.9
1982	203,643	163,682	80.4	14,819	7.3	21,915	10.8	3,227			1.6

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982 p. 183

(*) Agrupa a todas las empresas fabricantes de autos, camiones, tractocamiones y autobuses integrales.

En cuanto a las ventas de automóviles estas tuvieron una tendencia creciente durante el periodo, siendo los de mayor comercialización por orden de importancia los automóviles, camiones y tractocamiones (Cuadro 21 y 22).

Cuadro 21

VENTAS DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS

1977-1982

(UNIDADES)

CONCEPTO/AÑO	1977	1978	1979	1980	1981	1982
TOTAL	289,247	361,028	425,232	464,411	571,013	466,663
AUTOMOVILES	194,471	226,587	266,906	286,041	340,363	286,761
CAMIONES	92,254	130,724	151,998	170,331	220,886	174,861
TRACTOCAMIONES	1,169	2,102	4,375	6,671	8,002	3,611
AUTOBUSES INTEGRALES	1,353	1,615	1,953	1,368	1,762	1,430

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras. 1986 p. 101 y 104

(*) INCLUYE CHASIS

Cuadro 22

*ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA VENTA
DE VEHICULOS POR SEGMENTO
(1977-1982)*

CONCEPTO/AÑO	1977	1978	1979	1980	1981	1982
TOTAL	100	100	100	100	100	100
AUTOMOVILES	67	63	63	62	60	61
CAMIONES	32	36	36	37	39	37
TRACTOCAMIONES	0	1	1	1	1	1
AUTOBUSES	0	0	0	0	0	0
INTEGRALES (*)						

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras. 1986 p. 101,104

1.3.3.3 Generación de Empleo de la Industria Automotriz 1977-1982.

El caso de la industria fabricante de automóviles y camiones (Cuadro 23), es importante señalar que en 1977 se registra la ocupación de 34,216 personas, cifra inferior en un 5.23% a la registrada en 1976 que fue de 36,105 personas. Sin embargo, posteriormente se observa una tendencia creciente hasta 1981, generado en esos cuatro años 21,887 plazas; en 1982 se da una disminución de dicha plantilla en aproximadamente 13,401 plazas, siendo 11,531 de obreros y 1,870 de empleados, dicha disminución represento un 61% de plazas perdidas con respecto a la ocupación que se había alcanzado el año anterior. Por lo que en dicho período se generaron en términos de balance tan sólo 12,742 puestos.

En cuanto a los sueldos salarios y prestaciones observaron una tendencia creciente hasta 1981, alcanzando los 116 millones de pesos, al año siguiente tuvieron un decrecimiento mayor al 25%. En el caso del ingreso medio anual este observo dos caídas, una en 1979, en donde paso de 1,814 pesos a 1,666 pesos; posteriormente en 1982, en donde el cambio fue de 1,914 pesos a 1,562 pesos, cifra esta última inferior en un 13.5% respecto a la de 1970; consecuentemente el ingreso mensual observo el mismo comportamiento, y sus niveles en 1976 fueron inferiores a los de 1970.

Cuadro 23

**FUERZA DE TRABAJO Y SU RETRIBUCION EN LA INDUSTRIA FABRICANTE
DE AUTOMOVILES Y CAMIONES (HASTA 13,500 KGS. DE P.B.V.*) 1977-1981**

Años	Ocupación	Obreros	Empleados	Sueldos, Salarios y Prestaciones	Ingreso Medio Anual por Hombre Ocupado	Ingreso Medio Mensual por Hombre Ocupado
				(millones de pesos base 1976=100)	(Pesos 1976=100)	(Pesos 1976= 100)
1977	34216	24758	9458	62	1,807	151
1978	38472	27517	10955	70	1,814	151
1979	44026	31462	12564	73	1,666	139
1980	50697	36217	14480	84	1,665	139
1981	60359	44074	16285	116	1,914	160
1982	46958	32543	14415	73	1,562	130

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982. p. 174, y 1986 p.168

* Peso Bruto Vehicular.

En la industria fabricante de tractocamiones y autobuses integrales (Cuadro 24) se observa que en 1977 se registra la ocupación de 3,614 personas, la cual fue inferior en un 2.06% a la registrada en 1976 que fue de 3,690 personas. Posteriormente hasta 1980 se observa una tendencia creciente, generándose en 1978-1980, 2,230 plazas; al año siguiente se da una disminución de la plantilla ocupada en aproximadamente 1,224 plazas, 1,297 de obreros y generándose 73 para empleados, misma tendencia que se observo en 1982 al desocupar 1,931 plazas, de 1,223 fueron de obreros y 708 de empleados. En estos dos últimos años se perdieron 3,155 plazas, cifra superior a la que tuvo la generación de empleos en el periodo de referencia, es decir en términos de balance no se generaron nuevos empleos.

Por lo que respecta a los sueldos, salarios y prestaciones, así como al ingreso medio mensual y anual por hombre ocupado estos registraron durante el periodo un crecimiento sostenido, sin embargo en 1982 observaron una tendencia contraria, alcanzando estos dos últimos niveles ligeramente por arriba de los que se tenía en 1971.

Cuadro 24

**FUERZA DE TRABAJO Y SU RETRIBUCION DE LA INDUSTRIA FABRICANTE DE
TRACTOCAMIONES Y AUTOBUSES INTEGRALES 1977-1981**

Años	Ocupación	Obreros	Empleados	Sueldos, Salarios y Prestaciones (millones de pesos base 1976= 100)	Ingreso Medio Anual por Hombre Ocupado (Pesos base 1976= 100)	Ingreso Medio Mensual por Hombre Ocupado (Pesos base 1976=100)
1977	3614	2507	1107	5	1470	122
1978	3865	2595	1270	5	1311	109
1979	5400	3690	1710	10	1860	155
1980	6095	4280	1815	12	1995	166
1981 (1)	4871	2983	1888	13	2641	220
1982	2940	1760	1180	5	1624	135

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982. p. 177, y 1986 p. 171

(1) No incluye Kenworth

En la industria fabricante de tractores agrícolas (Cuadro 25), se observa durante el primer trienio que la tasa media de crecimiento asciende a 22.23%, mientras que en el segundo esta es negativa en 30.54%, es decir, se observó un decrecimiento en la ocupación en esta industria, lo cual ocasiono que en 1982 se registraran niveles inferiores de ocupación a los de 1977 e incluso a los de 1973 (Ver cuadro 14). En cuanto a los sueldos salarios y prestaciones, ingreso medio mensual y anual por hombre ocupado se observo un comportamiento contrario al de la ocupación, registrándose crecimientos constantes.

Cuadro 25

**FUERZA DE TRABAJO Y SU RETRIBUCION DE LA INDUSTRIA FABRICANTE DE
TRACTORES AGRICOLAS 1977-1981**

Años	Ocupación	Obreros	Empleados	Sueldos, Salarios y Prestaciones (millones de pesos 1976=100)	Ingreso Medio Anual por Hombre Ocupado (Pesos 1976= 100)	Ingreso Medio Mensual por Hombre Ocupado (Pesos 1976= 100)
1977	3044	1886	1158	3	1031	86
1978	3240	2096	1144	4	1080	90
1979	3136	2012	1124	4	1281	107
1980	3544	2192	1352	4	1198	100
1981	2466	1445	1021	4	1510	126
1982	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d

FUENTE: La industria automotriz de México en cifras 1982. p. 180

De lo anterior se observa que en este periodo la Industria Fabricante de Automóviles y Camiones continuó siendo la que registro los mayores niveles de ocupación seguida por la Fabricante de Tractocamiones y Autobuses y por la Fabricante de Tractores Agrícolas, respectivamente. A su vez estas industrias tuvieron tasas medias de crecimiento en la ocupación durante los primeros tres años de 13.58%, 22.23% y 1.49%, respectivamente, mientras que en el periodo siguiente fue de -3.76%, -30.54% y -30.41% (tasa de crecimiento anual), lo que permite ver el impacto significativo que tuvo la crisis económica de inicios de los ochentas en la ocupación de estas industrias.

Por su parte, en dichos trienios el valor de las exportaciones creció a una tasa media de crecimiento de 315.09% y 133.25%, lo que comparativamente con las tasas de ocupación, permite ver que estas crecieron más aceleradamente que la generación de empleos y, que si bien en el segundo trienio registraron tasas mayores de crecimiento, estas nunca fueron negativas.

Finalmente, es importante señalar que la tasa media de crecimiento de las ventas de automóviles fue del 21.24% y 0.24% respectivamente.

Como resultado de lo anteriormente señalado, se infiere que dicha empresas, no obstante la crisis por la que atravesó la economía mexicana, fundamentaron su proceso de crecimiento en el disminución de su planta ocupacional, reorganización y productividad de la mano de obra. Esto en razón de que el indicador de unidades producidas por persona ocupada en la Industria Fabricante de Automóviles y Camiones (Hasta 13,500 Kgs. de PBV), no registraron variaciones durante el periodo de referencia (Cuadro 26).

Cuadro 26

AÑOS	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	8.14	9.89	9.95	9.50	9.73	9.96

En el caso de la Industria Fabricante de Tractocamiones y Autobuses Integrales este registro significativos aumentos (Cuadro 27).

Cuadro 27

AÑOS	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	0.65	0.95	1.16	1.39	1.98	1.57

En el caso de la Industria Fabricante de Tractores Agrícolas, no se dispone de información.

Por otra parte es importante señalar que el 24 de marzo de 1982, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que

establecía los estímulos fiscales para el fomento del empleo y la inversión de las actividades industriales.

CAPITULO 2

LA POLITICA INDUSTRIAL DE CAMBIO ESTRUCTURAL Y EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1983-1988.

2.1 La Política Industrial y la Industria Automotriz 1983-1988.

Ante los problemas económicos configurados en 1982, se instrumentó un proceso de reestructuración integrado por las acciones siguientes: saneamiento de las finanzas públicas; privatización de las empresas públicas; apertura externa y la liberalización y desregulación de la economía, y la promoción de la inversión extranjera. Dichas acciones estuvieron encaminadas a alcanzar una mayor integración en el mercado internacional.

El saneamiento de las finanzas públicas consistió en una disminución considerable del gasto e inversión públicos, como en la venta de activos públicos. Por su parte, la liberalización y la apertura tuvieron como objetivo modificar el patrón de industrialización con la intención de alcanzar un mayor nivel de productividad y competitividad, para permitir acceder al mercado internacional. En este contexto, la apertura externa se considera que permitiría la competencia, la cual junto con la promoción de exportaciones contribuirían a la reestructuración industrial, lo anterior mejoraría la situación que se tenía como consecuencia de los pasivos contratados en el extranjero.

Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984-1988. ^{1/}

En este programa se indicaba que no obstante el papel relevante y positivo que la industria había desempeñado en el desarrollo del país, este proceso se había visto limitado por diversos obstáculos estructurales que habían impedido una mayor concreción de toda su potencialidad. Los crecientes desequilibrios en la balanza de pagos en cuenta corriente condujeron al estrangulamiento en el sector externo, que imposibilitó un crecimiento autosostenido y freno abruptamente el ritmo históricamente ascendente de las actividades productivas. Dichos estrangulamientos obedecieron a la desarticulación entre desarrollo industrial y comercio exterior, producto de una estrategia parcial de industrialización sustitutiva, de una política de protección excesiva permanente y desigual, así como de problemas estructurales del propio proceso industrial.

¹ El 30 de mayo de 1983 fue aprobado el Plan de Nacional de Desarrollo 1983-1988.

Por lo que el PRONAFICE establecía que se tenía que reducir la elevada vulnerabilidad de la economía frente al exterior dada el alza de la tasa de interés internacional, la baja en el precio del petróleo y la disminución en el crecimiento de los países de la OCDE. Por su parte, en lo interno era necesario generar empleos y satisfactores básicos de manera creciente para redistribuir el ingreso nacional dado el crecimiento de la población en general y el de la población que demanda empleo.

La eliminación del desequilibrio estructural que presentaba el exterior era un objetivo prioritario de la estrategia para el cambio estructural, por lo que el cambio estructural en la industria y el comercio exterior constituía el catalizador del nuevo modelo de desarrollo. Así el propósito fundamental de este programa era promover una dinámica de desarrollo que permitiera consolidar una posición industrial intermedia. Se trataba de avanzar hacia un desarrollo industrial eficiente y competitivo; y un crecimiento autosostenido, que redujera la vulnerabilidad externa mediante un sector industrial integrado hacia adentro, articulado y competitivo. La generación de empleos remunerados, se llevaría a cabo fomentando las inversiones productivas en actividades con mayor capacidad de ocupación, el desarrollo de la pequeña y mediana industria y la articulación de la industria con los demás sectores económicos.

La estrategia de cambio estructural combinaba fortalecer el mercado interno y aumentar la integración y eficiencia de la planta para hacer frente a una economía mundial; es decir, llevar a cabo un proceso de industrialización que redujera la exigencia de moneda extranjera para desarrollar la planta productiva, que fomentara exportaciones y que sustituyera importaciones, que permitiera a las exportaciones manufactureras financiar una proporción creciente de las importaciones del sector de que se trate. En este sentido el sector productor de bienes de consumo básico e insumos de amplia difusión, se consideraba podía ser el motor interno o endógeno de la industrialización. En consecuencia se seguiría dando continuación al proceso de sustitución de importaciones de una manera selectiva.

Así la estrategia de industrialización debería permitir, para finales de la década, que más de la mitad de las importaciones de manufacturas se financiarán con las exportaciones del sector y que el financiamiento externo que se requiriera no superara el 1% de PIB. Lo anterior sería posible ya que se estimaba que el crecimiento industrial sería más equilibrado entre los sectores endógeno (6.6 a 7.7. por ciento), exportador (7.6 a 9.0 por ciento) y sustitutivo de importaciones (7.3 a 8.6 por ciento). De esta manera se permitiría que la tasa de crecimiento real de las exportaciones manufactureras pasara de menos del 5%, a entre el 10 y el 13 por

ciento. A su vez el incremento de las importaciones del sector disminuiría de cerca del 17% a alrededor del 9%.

Dentro de las políticas de fomento para apoyar a la industria y el comercio exterior se planteaba en cuanto a las exportaciones un tipo de cambio realista, otorgamiento de financiamientos competitivos a nivel internacional, permisos temporales de importación para exportar y simplificación de trámites; otra política era la de financiamiento en esta se preveía el otorgamiento de créditos a largo plazo; por su parte la del sector industrial paraestatal consistía en definir y programar su inversión y producción, reorientar su demanda y sanear su estructura financiera; la política de desarrollo tecnológico tenía como meta fomentar la investigación y el desarrollo de tecnología en la planta productiva; y por último la de localización tenía como objetivo la desconcentración vía el otorgamiento de estímulos.

Dentro de los objetivos del cambio estructural, se encontraban los siguientes:

- 1.-Industrialización eficiente y competitiva para lograr un crecimiento autosostenido (desarrollo nacional con autodeterminación tecnológica).
- 2.-Desarrollo industrial bajo el liderazgo nacional (descentralización en el territorio de las actividades).
- 3.-Distribución más igualitaria del ingreso (generación de empleo y mayor producción de satisfactores básicos).

La generación de empleos se daría en el marco de lograr un sector industrial integrado, articulado con el resto de la economía y competitivo en el exterior, el cual elevaría la generación de empleos debido, en primer término, a los efectos multiplicadores de la inversión sobre el empleo; en segundo, al mayor dinamismo que la articulación intersectorial imbuiría a los sectores primario y terciarios, con el consecuente incremento en la demanda de empleo en estos últimos, y en tercero, al crecimiento que, impediría fluctuaciones en la actividad económica. Se estimaba que el proceso tendería a incorporar crecientemente a trabajadores de actividades informales con niveles de remuneración bajos e inestables en actividades regidas por relaciones salariales formales permanentes. A su vez implicaría un aumento permanente en los niveles generales del ingreso nacional.

Dentro de los objetivos y estrategia el corto plazo se estableció un programa para la defensa de la planta productiva y el empleo, en el cual para 1983, se encontraban las metas siguientes: la

supervivencia de la planta productiva y de los empleos; la disminución de la demanda, el endeudamiento y escasez de divisas. Asimismo para 1984, revitalizar la planta productiva.

En la evaluación oficialista para 1983, se señalaba que se había impedido la quiebra generalizada de empresas; al apoyarse a 1,200 empresas con el peso de su deuda externa vía FICORCA; la tasa de desempleo alcanzada había sido similar a la histórica; se había pasado el trance de la deuda externa y de divisas; crecimiento sobre su nivel histórico de las exportaciones no petroleras; sin embargo se señalaba la situación crítica en ramas como bienes de capital, equipo de transporte, electrodomésticos y automotriz.

La estrategia de cambio estructural estaba conformada, entre otros puntos, por los siguientes:

- 1.-Conformar un nuevo patrón tecnológico a través de fomentar el desarrollo tecnológico dentro de la planta productiva.
- 2.-La racionalización de la organización industrial para lograr una mayor articulación y eficiencia en la planta industrial, a través del fomento a la subcontratación y fomentar las economías de escala y regular practicas monopolicas.
- 3.-Un patrón de industrialización y especialización en el comercio exterior, el cual se lograría a través de tres puntos:

- Consolidación y ampliación integrando cadenas productivas de bienes básicos e insumos de amplia difusión (Sector Industrial Endógeno, SIE ^{2/}).

- Incorporar actividades con potencial exportador (Sector Industrial Exportador, SIEX ^{3/}).

- Sustitución selectiva en insumos de amplia difusión y bienes de capital para completar cadenas productivas (Sector Industrial Sustitutivo de Importaciones, SESI ^{4/}).

^{2/} Se consideraba que era el menos vulnerable a los factores externos e integrado por las ramas que han experimentado el mayor grado relativo de integración y cuyo dinamismo es comparativamente más estable. A este sector pertenecen las actividades productoras de bienes de consumo no duradero, entre las cuales destacan los básicos, algunas de bienes duraderos y una parte de la productoras de amplia difusión.

^{3/} Está conformado por aquellas ramas del sector endógeno que concurren al mercado internacional: todas ellas presentan balance de divisas positivo como ramas, en el período 1970-1980, y acusan ventajas relevantes en costo.

^{4/} Está constituido por un conjunto de ramas que por su insuficiente integración han contribuido en menor grado al desarrollo autosostenido de la industria.

Se señalaba que todas aquellas empresas industriales que se encontraran satisfactoriamente integradas, contribuyeran a cubrir la demanda interna o cuya producción fuera generadora de divisas, se les asignaría primera prioridad y tendrían por lo tanto, derecho a los estímulos correspondientes independientemente del subsector en donde se encontraran clasificadas. En este sentido la rama de vehículos automóviles para transporte de menos de 10 personas, se encontraba clasificada en el sector de bienes de consumo, y se clasificaba dentro de SESI, con nivel de prioridad II. A su vez las ramas de tractores (tractocamiones, autobuses integrales, y camiones de carga) y autopartes para vehículos automóviles se encontraban clasificadas en el SIE, con nivel de prioridad I, y en el caso de la segunda industria además en el SIEX. En cuanto a las ramas de carrocerías para vehículos automóviles, carrocerías y partes para tractores y equipo y material de transporte se encontraban en la SESI. Con esto se buscaba sentar las bases del cambio estructural que hicieran posible en los noventa, consolidar la transformación del proceso de desarrollo industrial y de la economía.

Para disminuir la vulnerabilidad externa, todas las actividades de exportación, en particular las ramas del SIEX que generaban mayor proporción neta de divisas, tendrían primera prioridad. Se buscaría incrementar los niveles de productividad de estas ramas, de tal forma que atraerán mayores montos de inversiones y logran acelerar su dinamismo. Por lo tanto, se buscaba que la rama de vehículos automóviles para transporte de menos de 10 personas pasara para 1990 del SESI a los de SIE y SIEX. A su vez las ramas de carrocerías para vehículos automóviles y carrocerías y partes para tractores pasaran del SESI a integrarse al SIE, así como la rama de carrocerías para vehículos automóviles pasara del SEIS al SIEX, lo anterior obedece a que son los que requieren menores componentes importados y generan más divisas.

La evolución de la economía bajo el patrón de cambio estructural para los periodos 1985-1988 y 1989-1995 en concordancia con el PND, estimaba la recuperación de la tasa de crecimiento del PIB (entre 5 y 6 %), del producto manufacturero (entre 7 y 8 %), y de acuerdo con el PRONAFIDE un déficit en la cuenta corriente no superior al 1% del producto interno bruto para el periodo. Así las tasas reales de la economía bajo el patrón de cambio estructural serían las que se muestran en el Cuadro 1.

CUADRO 1

	1985-1988				1989-1995			
	PRODUCCIÓN	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN	EMPLEO	PRODUCCIÓN	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN	EMPLEO
SIEX	7.6-9.0	9.8-12.7	7.4-9.4	4.1-4.8	7.6-9.0	9.8-12.7	4.5-7.3	4.1-4.8
SIE	6.6-7.7	8.8-11.5	7.8-10.1	3.3-3.9	6.0-7.7	8.8-11.5	4.7-7.7	3.3-3.9
SESI	7.3-8.6	11.5-14.9	8.6-11.0	3.8-4.5	7.2-8.5	11.5-14.9	5.4-8.7	3.7-4.4
IND.MANUF.	6.7-7.9	10.0-13.0	8.3-10.7	3.4-4.0	6.7-7.9	10.0-13.0	5.2-8.4	3.4-4.0

Fuente: PRONAFIDE

La participación del sector externo en la industria manufacturera experimentaría una importante reducción, siendo de 50% en 1980 a entre 38.4 y 40.4% en 1988. Ello debido al reordenamiento del proceso de crecimiento industrial con mayor integración entre los distintos componentes. De esta manera, el coeficiente de sustitución de importaciones, debería disminuir de 28% en 1980 a entre 20 y 22% en 1988. A su vez, el coeficiente de exportaciones a producto manufacturero se elevaría de cerca de 10 a 14 % durante el periodo, en función del mayor dinamismo exportador de la industria. Con ello lo que se buscaba era que los requerimientos de importación se pudieran financiar en mayor proporción con divisas propias. En este sentido, si en 1980 las exportaciones manufactureras financiaban 25% de las importaciones del sector, para 1988 lo debían hacer en más de la mitad y en casi tres cuartas partes para 1995.

Por otra parte, la estrategia de racionalización de la organización industrial, tenía dos dimensiones específicas. La primera consistente en aumentar la articulación entre las grandes y las pequeñas y medianas industrias para evitar la duplicidad de inversiones y los excesivos costos de integración vertical ineficientes y reducir los costos de producción a partir de la especialización de procesos. La segunda se refiere a la racionalización de la estructura de concentración industrial y de competencia para poder desarrollar plantas productivas con dimensiones tales que aprovecharan plenamente las economías de escala que permitiera la tecnología moderna. A este respecto en las ramas de vehículos automóviles para transporte de menos de 10 personas; tractores (tractocamiones, autobuses integrales y camiones de carga); carrocerías para vehículos automóviles; autopartes para vehículos automóviles; carrocerías y partes para tractores y equipo y material de transporte, se consideraba que era necesario el fomento a la subcontratación, así como el fomento a las economías de escala.

En la etapa de instrumentación de la estrategia de cambio estructural, se consideraba necesario una política macroeconómica consistente en la racionalización de la protección y el fomento al comercio exterior; el fomento a la industria; y la regulación. La política de racionalizar la protección, consistía en ajustar gradualmente los niveles de protección que permitieran un proceso de importación selectiva y coadyuvar a una industrialización eficiente, competitiva y fomentar las exportaciones.

Dicha política en el corto plazo, preveía una mejora en la balanza de pagos y al combate de las prácticas especulativas. La de mediano y largo plazo guiadas por la eficacia de la planta productiva y por la sustitución selectiva de importaciones.

Lo anterior derivó en la eliminación de requisito de permiso previo para los bienes intermedios y de capital que no se produjeran en el país. Para el resto de los productos, el sistema de protección se basó en el permiso previo, a fin de equilibrar la balanza de pagos, mantener la planta productiva, generar empleos, asegurar el abasto nacional, racionalizar el uso de divisas y evitar presiones inflacionarias. En el mediano plazo, el arancel se preveía sería el instrumento de la política de protección, manteniéndose el permiso previo en sectores estratégicos.

Dentro de la política de fomento a la exportación, se contaría con instrumentos como un tipo de cambio realista, financiamiento competitivo internacional y un régimen de liberalización de las importaciones temporales para exportar (devolución de impuestos de importación que correspondan a los insumos de importación utilizados directamente en los productos de exportación; exención del IVA a artículos de exportación ^{5/}); así como una simplificación y descentralización de los trámites de comercio exterior para liberalizar y agilizar las exportaciones. Además de estas políticas de fomento a la industria, se contemplaba incrementar la productividad por medio de la capacitación de los trabajadores, de manera que accedieran a niveles altos de calificación y remuneración, repercutiendo en la organización del trabajo y en el nivel de vida de dicho sector.

En el cuadro 2 se observan algunos indicadores sobre la evolución de la economía y los resultados de la política industrial ^{6/}, el primero es el régimen arancelario, en el cual se observa que la media arancelaria al inicio de la década era casi de 200% mayor a la que se observó a fines del sexenio; por otra parte, las importaciones sujetas a permiso eran casi el 100%, mientras que al final del período representaban tan solo el 16.6%, evidenciándose el grado de apertura que se dio durante los primeros cuatro años de dicho período y su acelerada tendencia en los años de 1987 y 1988.

Cuadro 2
REGIMEN ARANCELARIO

<i>Año</i>	<i>Media Arancelaria</i>	<i>Importaciones bajo permiso</i>
1979	30.5	40.9
1982	27.0	100.0
1985	25.4	35.1
1986	22.6	27.8
1987	10.0	26.8
1988	10.5	16.6

Fuente: La Política Industrial en México, Clavijo Quiroja Fernando, Ed. SECOFI, COLMEX, ITAM y CONCAMIN, 1994, p. 90.

^{5/} La promoción del comercio exterior incluía instrumentos como la comisión de coordinación de políticas y acciones de fomento, es un foro para la solución de los problemas que enfrentan los exportadores. El esquema Altex consistente en darles facilidades de tipo administrativo, fiscal, financiero. El Pitex que se especializa en las empresas que requieran de importaciones temporales para lograr su producción en los mercados externos. Asimismo a ocurrido que dieron apoyos a las empresas maquiladoras.

^{6/} "La Política Industrial en México", Fernando Clavijo Quiroja, Manuel Fernández Pérez, Eduardo Pérez Motta y Fernando Sánchez Ugarte, Ed. SECOFI, COLMEX, ITAM y CONCAMIN, México, 1994.

En el cuadro 3, se puede observar un proceso de disminución a nivel de promedio aritmético en la protección arancelaria efectiva, así como de dispersión; sin embargo para el caso de la industria automotriz estuvo siempre por arriba de dicho promedio, lo que evidencia el carácter proteccionista que se tenía hacia este sector en dicho período. Dentro de los sectores que se encontraban en situaciones similares al sector automotriz, podemos mencionar al de frutas y legumbres preparadas, prendas de vestir, refrescos y aguas gaseosas, beneficio de molienda y café, cerveza y malta y muebles metálicos. Con lo que se evidencia que en esta etapa se impactó menos la producción de bienes comerciales.

Cuadro 3

*PROTECCION ARANCELARIA EFECTIVA EN LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
(1963-1990)
(RESUMEN, Y SOLO SE CONSIDERA EL CASO DE LA RAMA DE INTERES)*

Ramas	1963	1979	1990
Automóviles	101.9	108.2	19.5
Promedio aritmético	56.2	66.3	14.5
Desviación estándar	35.2	36.3	3.3
Promedio ponderado	56.9	69.2	14.6
Promedio de 20% superior	109.0	123.4	19.0
Promedio de 20% inferior	11.2	23.1	9.6

Fuente: Clavijo Quiroja Fernando, op. cit., p. 91 y 92.

La protección efectiva implícita en la industria manufacturera, recoge el carácter arancelario y hace una comparación de los precios en México y Estados Unidos, y como se puede observar registró una disminución considerable durante dicho período (ver cuadro 4).

Cuadro 4

PROTECCION EFECTIVA IMPLICITA EN LA INDUSTRIA MANUFACTURERA

Año	Cálculo normal	Ajustado por tipo de cambio real
1979	84.7	80.9
1980	54.7	54.7
1981	49.0	25.5
1984	2.2	5.2
1985	16.0	14.9
1986	-31.6	-1.1
1987	-16.6	31.1
1988	4.4	34.8

Fuente: Clavijo Quiroja Fernando, op. cit., p. 93

La disminución de los aranceles en este periodo evidencia el grado de apertura que se dio en la economía, y con ello el crecimiento que tuvieron las importaciones, impactando la balanza comercial al registrar saldos superavitarios decrecientes durante dicho periodo, comportamiento que estuvo determinado por el mayor crecimiento promedio de las importaciones, 17.2%, en relación con el de las exportaciones, -1.5% (ver cuadro 5).

Cuadro 5
ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES
(MILLONES DE DÓLARES)

CONCEPTO/ AÑOS	1983	1984	1985	1986	1987	1988
-Importaciones	8,550.9	11,254.3	13,212.2	11,432.4	12,222.8	18,903.3
B. de consumo	613.8	848.1	1,081.7	846.4	767.6	1,921.5
B. de uso inter.	5,740.4	7,833.4	8,965.7	7,631.9	8,824.6	12,950.9
B. de capital	2,196.7	2,572.8	3,164.8	2,954.1	2,630.6	4,030.9
-Saldo Balanza						
Comercial	13,761.1	12,941.7	8,451.5	4,598.6	8,433.4	1,754.3

Por otra parte, un factor que influyó en el crecimiento de las importaciones fue que el tipo de cambio real disminuyó desde la devaluación de 1982 hasta mediados de 1984, tendencia que se revirtió observando un acelerado crecimiento hasta 1986. Lo anterior provocó un proceso inflacionario interno que influyó que en 1985-1986 el PIB total registrara una tasa de decrecimiento del -3.6%, el PIB de la industria manufacturera de -5.3%, las exportaciones de -26.0% y las importaciones de -13.5% ^{7/}.

Una de las medidas más importantes del Pacto de Solidaridad, fue el congelamiento de la paridad cambiaria con el objetivo de bajar la inflación. Sin embargo, esto ocasionó efectos negativos en la balanza de pagos, al incrementarse considerablemente el saldo deficitario de la balanza comercial, por lo que dicha medida se considera que tampoco pudo revertir la estrategia. A este respecto la conclusión a que se llega es que dada la incapacidad de mantener un ritmo de crecimiento en los precios similar al de la economía mundial, particularmente en relación con Estados Unidos de América, se dificulta el manejo del tipo de cambio, y con ello la posibilidad de incidir de manera más significativa en el manejo de la balanza comercial ^{8/}. Pese a las constantes devaluaciones del tipo de cambio sucedidas en el periodo y, posteriormente a su deslizamiento a partir de 1989, la tendencia al deterioro de la balanza fue creciente, lo anterior

^{7/} "Los determinantes del déficit comercial en México", 1983-1992, Cuevas Rodríguez Enrique, Momento Económico No. 73, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM., Mayo-Junio de 1994.

^{8/} Cuevas Rodríguez Enrique, op. cit.

por el efecto inflacionario interno que las mismas tienen, afectando con ello la competitividad de los productos en el exterior.

Para algunos autores este proceso de apertura se dio en dos etapas ^{9/} una que abarca el período 1983-1988 y la otra que inició en 1989, lo anterior en razón de que a partir de este año fue más marcada la apertura, a este respecto la industria manufacturera respondió de diversa manera. Algunos sectores se adaptaron rápidamente a las nuevas condiciones. Primero a través de una reconversión tendiente a aumentar la intensidad laboral canalizando la capacidad ociosa hacia las exportaciones (las cuales presentaban una rentabilidad considerable dada por la subvaluación cambiaria); después empezaron a ampliar su capacidad de producción, lo que permitió sostener el crecimiento de las exportaciones en conjunto con la recuperación del mercado interno. Por lo tanto, las empresas que estuvieron en mejores condiciones para reestructurarse, fueron las que, entre otras ^{10/}, reunieron las condiciones siguientes: Disponer de tecnología competitiva internacionalmente, lo cual está normalmente asegurado en el caso de los bienes industriales estandarizados, ya que dicha tecnología, por su grado de avance y difusión internacional, no está sujeta a restricciones monopolicas. A su vez la asociación con capital extranjero posibilitó la renovación tecnológica.

En el trabajo de Rivera Ríos, se analizaron 59 clases de actividad en la industria manufacturera, observándose que, detrás del estancamiento de la producción y la inversión existe un patrón desigual de respuesta, a través del cual se perfilan claramente ciertas características en la industria mexicana: un sector dinámico que impulsa el repunte de las exportaciones; un sector intermedio que tiende a insertarse limitadamente en el proceso de cambio y, un tercer sector rezagado, cuyos indicadores sufren un deterioro con respecto a los sectores dinámicos. Nueve clases económicas conforman los sectores dinámicos: petroquímica básica, química básica, resinas sintéticas y fibras artificiales, vidrio y sus productos, cemento, hierro y acero, minerales no ferrosos, automóviles, incluyendo carrocerías, motores y accesorios, las cuales en medio del estancamiento, logran un crecimiento del PIB real de entre 10 y un 85% en el período 1982-1988 ^{11/}. Asimismo logran un crecimiento de la productividad en algunos casos hasta entre 25% y 30% (petroquímica, resinas y fibras, el hierro y el acero y los minerales no ferrosos). Solo en dos casos, hierro y acero y vehículos automotores disminuye el personal ocupado; en el resto se observan incrementos del personal de alrededor del 10%. Las exportaciones, a excepción de dos casos, petroquímica (173%) y química básica (92%), crecen rápidamente, dos de ellas más de 10 veces (cementos y automóviles).

^{9/} Cuevas Rodríguez Enrique, op. cit., y "El Nuevo Capitalismo Mexicano. El Proceso de Reestructuración en los años ochenta", Rivera Ríos, Miguel Angel, Ed. Era. 1992.

^{10/} Rivera Ríos, Miguel Angel, op. cit.

^{11/} Rivera Ríos, Miguel Angel, op. cit.

En cuanto a nivel tecnológico y competitividad internacional de las ramas dinámicas. Solo en una de estas, la automotriz, se puede hablar de una innovación propia de la automatización flexible; pero en las restantes, excepto en la siderúrgica, la informática ha penetrado modificando las condiciones de pilotaje y control de los flujos de producción, el ingreso de insumos y la salida de productos terminados. En la siderúrgica se ha contribuido a equiparar las condiciones de producción a los estándares internacionales.

Para el caso de la industria automotriz, Rivera Ríos señala sus características en cuanto a lo anteriormente mencionado, siendo las siguientes:

Cuadro 6
CAMBIO TECNOLÓGICO Y COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL

<i>Rama</i>	<i>Tipo básico de innovación tecnológica</i>	<i>Nivel de competitividad internacional</i>	<i>Periodo de ampliación de capacidad de producción y exportación</i>	<i>Tipo de ventaja comparativa</i>	<i>Acceso a subsidios*</i>
Automotriz (motores y vehículos)	Robots, MCN** transfers	Alto (motores); desde 1988, vehículos	Grandes inversiones a principios de los ochentas	Salarial, tecnológica, localización	Energético

(*) El subsidio energético empezó a disminuir desde 1983. En 1989 el precio del gas y diesel estaba equiparado al nivel internacional, pero el del combustible era aún 20% inferior.

(**) MCN = Maquinaria de control numérico.

En el segundo grupo, clasificado como intermedio, se encuentran las ramas: azúcar, bebidas alcohólicas, cerveza y malta, prenda de vestir, cuero y calzado, triplay y madera, papel y cartón, hule, artículos de plástico, muebles metálicos, aparatos metálicos estructurales, electrónicos y electrodomésticos.

En el tercer grupo, se encuentran las clases en las que se observa estancamiento y/o declinación del PIB y la productividad, en tanto que la relación exportaciones / PIB es baja. En casi la mitad de las ramas se observó que, las exportaciones crecen, pero esta se debilita a medida que se cubre la capacidad instalada. Esta situación se presenta en dos diferenciados de industrias: a) técnicamente atrasadas, con desempeño histórico poco dinámico, que sobrevivieron bajo la sobreprotección (empresas tradicionales); b) relativamente avanzadas tecnológicamente y con alto grado de centralización, que disminuyeron sus niveles de producción, productividad y de exportaciones a partir de 1983. En el primer subgrupo se encuentran molinera de trigo, hilados

y tejidos de fibras blandas y duras e imprenta y editoriales. En el segundo subgrupo, maquinaria y aparatos eléctricos y equipo y material de transporte (distinto de automóviles).

Dicho trabajo destaca que en la producción de tabaco, maquinaria y aparatos eléctricos y equipo y material de transporte es importante la inversión extranjera. Las causas de su estancamiento no las determina, sin embargo, deja señalado que con ello se pone en entre dicho de que la reconversión industrial es un fenómeno restringido al área de las empresas transnacionales.

Por otra parte, es importante señalar que durante dicho período la estructura de las exportaciones de la industria manufacturera cambio, ya que en 1983 representaban el 24.44% del total de las exportaciones de mercancías; mientras que en 1988 dicho porcentaje se elevó al 60.35%, y en 1990 fue del 56.29%. Asimismo, entre las exportaciones manufactureras perdieron participación relativa las tradicionales y aumentaron las de manufacturas dinámicas, monopolizadas por las empresas transnacionales. El crecimiento de las exportaciones manufactureras no respondió a condiciones de incremento de productividad y de la actividad económica en forma generalizada. Tal crecimiento se explica por: la política devaluatoria predominante de 1982 a 1987; la contracción de los salarios reales; la contracción del mercado interno que generó excedentes exportables y el proceso de reestructuración y modernización propiciado en ciertas ramas industriales por el proceso de liberalización y concentración económica ^{12/}.

2.2 El Fomento de la Industria Automotriz y el Marco Jurídico del Sector 1983-1988 ^{13/}

El Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz (D.O.F. 15-09-83), se expidió para contribuir a alcanzar los objetivos de la política industrial y de comercio exterior, establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo, para lo cual era necesario racionalizar la industria automotriz (la producción de vehículos, el número de líneas y modelos, estandarizar algunas partes y componentes, en general), con el fin de que esta industria dejara de ser una carga para la balanza comercial y genera las divisas necesarias para su operación y contribuyera en la generación de empleos. Para lograrlo era necesario que los vehículos y sus componentes se fabricaran a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios competitivos para que

^{12/} Ver El Nuevo Sector Exportador Dinámico: Ubicación Histórica y Tendencias, Rivera Ríos. Miguel Angel, op. cit., p. 158 a 163.

^{13/} Con el presente decreto se establecían los mismos objetivos que el Decreto para el Fomento Industrial de la Industria Automotriz, publicado en octubre de 1977, el cual quedaba derogado, pero se distinguía por la fijación de los medios para llegar a dichos objetivos: disminución de líneas y modelos producidos y estandarización de los productos, intentando así aplicar el principio de las economías de escala que dominaba en la industria automovilística mundial.

resultaran accesibles al consumidor nacional y susceptibles de exportarse. Asimismo era importante la integración de componentes nacionales y su incremento mediante una sustitución eficiente de importaciones fortaleciendo así a la industria nacional de autopartes.

Para los efectos de este Decreto, se establecían las definiciones siguientes:

- Automóvil, el vehículo automotor para el transporte hasta de 10 personas.
- Camión comercial el vehículo automotor con o sin chasis para el transporte de efectos de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de hasta kilogramos.
- Camión ligero, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos de 3,001 a 5,000 kilogramos.
- Camión mediano, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de 5.001 a 9,000 kilogramos.
- Camión pesado, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de mas de 9,000 kilogramos.
- Tractocamión, el vehículo automotor de 2 ó 3 ejes distintos al transporte de efectos, ya sea mediante el arrastre de remolques, semirremolques o con equipo integrado.
- Autobús integral, el vehículo automotor sin chasis y con carrocería integrada destinado al transporte de más de 10 personas.
- Peso bruto vehicular, el peso real del vehículo expresado en kilogramos, sumado al de su máxima capacidad de carga conforme a las especificaciones del fabricante y al de su tanque de gasolina lleno.
- Línea, los automóviles que tengan la misma plataforma delantera y carrocería básica e igual tren motriz.
- Modelo, todas aquellas versiones de la carrocería básica con dos, tres, cuatro o cinco puertas que se deriven de una misma línea.

- Por año modelo, el período comprendido entre el 1° de noviembre de un año y del 31 de octubre del siguiente.
- Componentes automotrices, todas las partes o conjuntos destinados a integrarse en vehículos automotrices, sean estos de producción nacional o importados.
- Industria terminal, el conjunto de las empresas establecidas en el país, fabricantes de automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales, que realizaran el ensamble final de estos vehículos.
- Industria de autopartes, las empresas establecidas en el país, cuya facturación anual de componentes destinados a uso automotriz, ya sea como equipo original o de repuesto, sea mayor del 50 por ciento en relación a sus ventas totales, así como los fabricantes de remolques, semiremolques o cualquier otro tipo de carrocería.

Como parte de la política de racionalización, se establecía que para el año modelo de 1984, la SECOFI sólo podría autorizar a las empresas de la industria terminal la fabricación hasta de tres líneas de automóviles sin que la producción total de modelos fuera superior a siete. Para los años modelo 1985 y 1986, dichas empresas sólo podrían producir hasta dos líneas de automóviles sin que la producción total de modelos fuese superior a cinco. A partir del año modelo 1987, las empresas tendrían derecho a producir una línea de automóvil hasta con cinco modelos.

Dicha Secretaría, podría autorizar a las empresas de la industria terminal la producción de líneas adicionales señaladas anteriormente, siempre que se cumpliera, entre otras, con la siguiente condición: La fabricación de la línea adicional fuera cuando menos autosuficiente en divisas generadas por la exportación de componentes automotrices para el ensamble de vehículos de la misma línea.

En caso de que no se cumpliera con la condición se dejaría sin efectos la autorización otorgada y respecto de los vehículos producidos se debería pagar el impuesto de importación y otros aplicables como si correspondieran a vehículos importados.

Por lo que respecta a los grados mínimos de integración nacional que debían tener los vehículos se establecían los siguientes:

GRADOS DE INTEGRACION

Vehículos	1984	1985	1986	1987 en adelante
Automóviles	50%	50%	55%	60%
Camiones comerciales y ligeros	65%	70%	70%	70%
Camiones medianos y pesados	65%	70%	75%	80%
Tractocamiones	70%	90%	90%	90%
Autobuses integrales	70%	90%	90%	90%

Los grados de integración nacional de los vehículos se calcularían por modelo y en base a una fórmula costo-partes.

Respecto a los vehículos que no cumplieran con el grado mínimo de integración, se cubrirían los impuestos de importación correspondientes a vehículos importados, salvo que la SECOFI hubiera autorizado la disminución temporal de la integración.

Para determinar el contenido nacional de los vehículos fabricados por la industria terminal, sólo se tomaría en cuenta las materias primas y los componentes automotrices producidos en el país por empresas registradas ante la SECOFI. En aquellos casos en que no se requiriera el registro, la Secretaría podría expedir constancia de proveedor o autorizar a las empresas de la industria terminal a que contabilizaran dentro del grado de integración nacional, sus compras a esos proveedores. Asimismo la Secretaría podría autorizar a las empresas de la industria terminal la producción de nuevas líneas de automóviles con grados de integración nacional inferiores a los señalados, cuando dichos automóviles se destinarán principalmente a la exportación.

Las empresas de la industria terminal deberían generar las divisas netas necesarias para todas sus importaciones y pagos al exterior. El presupuesto de divisas que determinara la Secretaría para cada empresa, debería ser equilibrado. Con respecto al cómputo de las divisas generadas, la Secretaría reconocería el ciento por ciento, de las divisas netas que se obtuvieran por la exportación de vehículos, herramientas y componentes automotrices, así como el capital proveniente del exterior destinado a incrementar el capital social de las empresas y los financiamientos externos en moneda extranjera destinados a la adquisición de maquinaria y equipo para la producción. Respecto al financiamiento externo destinado a la importación de material de ensamble y refacciones, independientemente de su monto total anual, sólo podría acreditarse en el presupuesto de divisas hasta un máximo de 20 por ciento de las divisas totales requeridas en el presupuesto anual de cada empresa. El pago de los financiamientos externos y sus intereses debería efectuarse con divisas generadas por exportaciones de las propias empresas.

Las empresas de la industria terminal deberían generar, como mínimo, el 50 por ciento de las divisas netas necesarias para cubrir su presupuesto de divisas con la exportación de componentes automotrices fabricados exclusivamente por empresas de la industria de autopartes. También se podrían contabilizar dentro de este porcentaje el valor de los materiales, partes y componentes automotrices nacionales incorporados en vehículos, motores y productos automotrices exportados por las propias empresas terminales.

En cuanto a la fabricación de motores diesel para camiones, tractocamiones y autobuses integrales, sólo podría realizarse por empresas de participación mayoritaria mexicana y con registro ante la Secretaría. Asimismo se establecía que las empresas de la industria terminal y de autopartes deberían participar en un sistema de planeación concertada, para lo cual tendrían que programar su producción y darla a conocer con la debida anticipación a sus proveedores.

Con el fin de apoyar los programas de inversión de la industria terminal, las importaciones de maquinaria y equipo que se realizaran hasta el 31 de octubre de 1985, no se contabilizarían en el presupuesto de divisas de la empresa de que se tratara, siempre y cuando:

- Se financiara con recursos monetarios de procedencia extranjera, con plazo de amortización mayor de 10 años, con un mínimo de 3 años de gracia y tasas de interés no mayores a las establecidas en el Convenio de Berna.
- Se tratara de maquinaria y equipo nuevo. De no ser esto posible o conveniente, la Secretaría, resolvería lo procedente.

Lo que caracteriza a este decreto es la decisión de regular a la rama mediante la definición de la estructura de la oferta, dejando de lado la presión sobre los niveles de integración nacional pero endureciendo las disposiciones sobre el balance de divisas.

2.3 El Comportamiento de la Balanza Comercial de la Industria Automotriz 1983-1988.

Es importante señalar que durante este período las tasas de crecimiento y decrecimiento del PIB de la industria automotriz, siempre fueron mucho mayores que las correspondientes al sector manufacturero y a la economía en general del país, lo cual evidencia el impacto de los periodos de auge y crisis que tuvo dicho sector en comparación con el sector manufacturero y la economía, en síntesis son los indicadores de desindustrialización del periodo, como se observa en el cuadro siguiente:

En 1983, año en que se agudizó la crisis iniciada en el año anterior, y en el que la inflación alcanzó el 80.8%, la cual llevó a una pérdida del poder adquisitivo de la población y la consecuente caída de la demanda de bienes duraderos, se observó un decrecimiento del PIB de la industria automotriz del 28.6%; lo cual se reflejó en que la producción de vehículos automotores y camiones decreciera en un 40% en promedio respecto del año anterior, colocándose a los niveles de producción de 1973 (285,568 unidades) y de 1977 (281 mil unidades). Dentro de las categorías más golpeadas se encontraron las de camiones, autobuses integrales y tractocamiones, en ese orden. A su vez las ventas arrojaron una disminución del 41.5% con respecto al año anterior, los descensos más significativos se registraron en los segmentos de camiones (54.23%), tractocamiones (87.51%) y autobuses integrales (80.77%), (Cuadro 7 y 8).

Cuadro 7

*PRODUCTO INTERNO BRUTO DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. (1989-1993)
(Tasas de Crecimiento)*

CONCEPTO/AÑO	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Total	-7.8	2.1	7.5	-3.8	1.7	1.4
Industria Manuf.	-16.0	5.0	6.1	-5.3	3.0	3.2
Industria Automotriz	-28.6	26.7	24.8	-24.0	13.3	27.3

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1991, INEGI, pág. 8 y La Industria Automotriz de México en cifras Edición 1986, AMIA, p. 5 a 8.

Cuadro 8

*TASAS DE CRECIMIENTO DE LA PRODUCCION
DE VEHICULO AUTOMOTORES Y CAMIONES (1983-88)*

CONCEPTO/AÑO	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TOTAL	-31.09	18.14	0.92	-31.34	-16.00	46.58
AUTOMOVILES						
Subcompactos	-29.95	6.84	-4.90	-30.21	-11.98	27.30
Compactos	-47.07	56.96	16.92	-26.56	-23.23	86.35
De Lujo	5.15	32.01	-10.98	-45.47	-6.67	44.99
Deportivos	6.44	-15.05	20.32	-51.26	-41.78	48.03
TOTAL	-53.76	42.61	32.11	-31.36	-11.61	42.90
CAMIONES						
Comerciales	-51.11	40.15	30.59	-26.43	-8.12	40.51
Ligeros	-59.36	45.81	48.33	-23.94	-24.95	64.98
Medianos				-66.89	167.01	27.03
Pesados	-64.24	51.40	34.18	-74.02	-25.78	3.88
Chasis Coraza	-37.03	59.90	-34.35	-65.16	3.85	-7.76
TOTAL AUT. INT.	-75.10	214.89	47.28	-25.92	-82.91	188.52
TOTAL TRACTO-	-83.97	207.08	110.35	-65.80	8.84	57.90
CAMIONES						

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1991, INEGI, pág. 49 y La Industria Automotriz de México en Cifras, Edición 1986, AMIA, p. 52

Durante los dos años siguientes en que se observó una mejoría en la economía del país al registrar tasa positivas de crecimiento del PIB, baja en los niveles de inflación, y en el caso del sector automotriz, al implementarse una política fiscal que permitía la depreciación acelerada del equipo de transporte por el 75% en 1984 y 50% en 1985, la cual incentivo una reposición de vehículos en las empresas, así como el crecimiento del mercado interno, permitió que el PIB de esta industria creciera un 26.7% y 24.8 %, respectivamente; a su vez, la producción (22.44 % y 11.23%) y ventas (21.06% y 18.58%).

En 1986, cuando el PIB registro un decrecimiento del 3.8%; la inflación rebasó los tres dígitos; la balanza comercial alcanzó un déficit de 47.2 millones de dólares, como consecuencia de que sus ingresos decrecieron en un 10.47% y sus egresos crecieron en un 17.4%; las tasas de interés se mantuvieron altas, y el deslizamiento del peso alcanzó el 147%, el PIB de la industria automotriz retrocedió un 24%, la producción se contrajo un 31.65% y las ventas en el mercado interno cayeron en un 34%. Esta crisis provoca que Renault-Jeep en México, suspendiera actividades a inicios del año y en agosto, dejara de producir automóviles y solamente manufacturera motores.

En 1987, el PIB tuvo un crecimiento del 1.7, el cual no compenso al decremento sufrido el año anterior que ascendió al 3.8%. La inflación alcanzó el 159.2% (53 puntos más en relación al año anterior). La devaluación del peso fue de 143.5%, deslizamiento por abajo de la inflación. En este contexto el Gobierno Federal llevó a cabo una política expansiva de los ingresos, dentro de la que se incrementaron los precios de las gasolinas, que en el caso de la Nova fue de 218%, superior al que se manejara el año anterior que fue de 181.8%. En este marco la industria automotriz tuvo un crecimiento de su producto bruto del 13.3%, sin embargo su producción registro decrecimiento del 14.57%, y sus ventas del 4.2%. Al mismo tiempo se dio una serie de estallamientos de huelga en las plantas de Ford (Hermosillo y Cuautitlan), Nissan (Cuernavaca) y Volkswagen.

En 1988, y con la finalidad de combatir el proceso inflacionario se firmo el Pacto de Solidaridad Económica, cuyas bases fueron: moderamiento en las demandas de incremento salarial, precios de garantía con valor del año de 1987, una política de apertura comercial y, por parte del Gobierno restricción del gasto y continuación de las políticas de ventas de empresas paraestatales. Se fijo el tipo de cambio, se inició una baja en las tasas de interés, la cual se tradujo en baja de precios posteriormente. En este contexto surgieron planes de financiamiento para la venta de automóviles y camiones. Así el PIB de la industria registro un avance del 27.3%, la producción a su vez del 45.38% y las ventas del 37.89%.

2.3.1 Exportaciones de la Industria Automotriz 1983-1988.

Contrario al comportamiento de los indicadores de producción y ventas de la industria automotriz antes descrito fue el que se observó en las exportaciones de dicho sector. Durante este período las exportaciones de unidades automotrices crecieron en un 50.5% anual, al pasar de 22,456 unidades en 1983 a 173,447 unidades en 1985; siendo los años más difíciles para dichas exportaciones los de 1986 y 1988, cuando las exportaciones crecieron a razón de un 23.97% y 6.36%, respectivamente (Cuadros 9 y 10).

Es importante señalar las tasas de crecimiento de las exportaciones automotrices durante los años de 1983-1985 observaron un comportamiento intermedio entre las tasas de crecimiento de las exportaciones totales de la economía y las correspondientes a las exportaciones de industria manufacturera; comportamiento que cambió durante los años de 1986-1987, ya que pasaron a ser superiores a aquellas dos; y en 1988, a pesar de la tasa de decrecimiento de las exportaciones de la economía, las de la industria automotriz fueron positivas al igual que las de industria manufacturera.

Durante este período la participación del valor de las exportaciones de la industria automotriz en las exportaciones totales creció, al pasar de aproximadamente el 1% a representar el 7.06%, y a su vez, su participación dentro de las exportaciones de la industria manufacturera pasó de representar el 2.26% al 11.82%.

Derivado de los decretos para el Fomento de la Industria Automotriz y de Racionalización para la Industria Automotriz, se llevó a cabo la construcción de plantas ensambladoras así como la adecuación de algunas ya existentes con la intención de enfocarlas a abastecer los mercados externos principalmente el estadounidense, asimismo se inició la exportación al exterior por parte de sociedades previamente establecidas. Dentro de este proceso que en Chihuahua se construyó una planta de Ford (noviembre de 1983), para la producción de motores de 4 cilindros. Por lo que respecta a las empresas que implementaron proyectos relacionados con el exterior, estas fueron: Agromak (tractores agrícolas a los E.U.A.); Renault (con una línea a Australia y a los E.U.A.); Chrysler (automóviles K al mercado de E.U.A.); General Motors; Nissan (con exportaciones a Centroamérica, Sudamérica y el Caribe); Kenworth Mexicana; Mexicana de Autobuses (se asocia con una sociedad estadounidense para la producción y exportación de partes y carrocerías para autobuses); Corporation Chrysler (1985) traslada la línea de ensamble de la camioneta Ram Charger.

Cuadro 9

**PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y DE LA INDUSTRIA
EN LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES TOTALES (1983-1988)**
(MILES DE DOLARES)

CONCEPTO/AÑO	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Exp. Totales (1)	22,312,044	24,196,034	21,663,802	16,030,999	20,656,187	20,565,124
Exp. Ind.Manuf. (2)	5,447,873	6,985,666	6,427,896	7,782,115	10,588,115	12,287,479
Exp. Ind. Aut. (3)	123,213	145,887	140,810	545,805	1,324,562	1,452,076
Part. de la Ind. Aut. (4=3/1)	0.55	0.60	0.65	3.40	6.41	7.06
Part. de la Ind. Manuf. (5= 3/2)	2.26	2.09	2.19	7.01	12.51	11.82
Imp. Totales (6)	8,550,883	11,254,299	13,212,178	11,432,363	12,222,852	18,898,198
Imp. Ind.Manuf.(7)	6,644,207	9,121,638	11,261,147	10,202,208	10,771,291	16,743,943
Imp. Ind. Aut. (8)	111,099	121,265	188,054	111,754	139,588	245,012
Part de la Ind. Aut. (9= 8/6)	1.30	1.08	1.42	0.98	1.14	1.30
Part. de la Ind Manuf. (10= 8/7)	1.67	1.33	1.67	1.10	1.30	1.46
Saldo Tot. (11=1-6)	13,761,161	12,941,735	8,451,624	4,598,636	8,433,335	1,666,926
Saldo Ind.Manuf. (12=2-7)	-1,196,334	-2,135,972	-4,833,251	-2,420,093	-183,176	-4,456,464
Saldo Ind. Aut. (13=3-8)	12,114	24,622	-47,244	434,051	1,184,974	1,207,064

Fuente: Estadísticas del Comercio Exterior de México 1990, INEGI. SHCP y Banco de México, p. 71 a 73

Cuadro 10

**PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y DE LA INDUSTRIA
EN LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES TOTALES (1983-1988) (TASAS DE CRECIMIENTO)**

CONCEPTO/AÑOS	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Exp. Totales	5.10	8.44	-10.47	-26.00	28.85	-0.44
Exp. Ind. Manuf.	60.89	28.23	-7.98	21.07	36.06	16.05
Exp. de la Ind. Aut.	51.69	18.40	-3.48	287.62	142.68	9.63
Imp. Totales	-40.77	31.62	17.40	-13.47	6.91	54.61
Imp. Ind. Manuf.	-69.76	37.29	23.46	-9.40	5.58	55.45
Imp. de la Ind. Aut.	-55.68	9.15	55.08	-40.57	24.91	75.53
Saldo Total	102.59	-5.95	-34.69	-45.59	83.39	-80.23
Saldo de Ind. Manuf.	-93.56	78.54	126.28	-49.93	-92.43	2,332.89
Saldo de la Ind. Aut.	-107.15	103.25	-291.88	-1,018.74	173.00	1.86

Fuente: Estadísticas del Comercio Exterior de México 1990, INEGI. SHCP y Banco de México, p. 71 a 73

Durante este período los principales productos exportados fueron automóviles para el transporte de personas, seguidos por las automóviles para el transporte de carga; los primeros registraron tasas aceleradas de crecimiento durante los primeros tres años mismas que fueron mayores durante los siguientes años (a decir de Jordy Micheli, La Nueva Manufactura, durante 1982-1986 se creó una capacidad de 2.5 millones de motores por año, que podrían, por tanto, abastecer al 20-25% del consumo estadounidense); en tal razón durante 1983 se obtuvieron

ingresos por la exportación de ambos conceptos por 123,213 miles de dólares, los cuales ascendieron a 1,452.1 millones de dólares para 1988.

Es importante señalar que la participación de las exportaciones de vehículos y de partes para los mismos en el total de las exportaciones del sector automotriz (terminal y autopartes) cambio a partir de 1986 considerablemente con respecto al periodo anterior, en razón de que durante el periodo 1977-1982, predominaban las exportaciones de partes (motores) sobre las de vehículos terminados (entre 1982 y 1985 las exportaciones de motores crecieron 66%) y a partir del segundo trienio la participación de los vehículos terminados alcanzo a ser proporcional con dicho sector, por lo que se deriva que durante este periodo tuvieron un crecimiento considerable las exportaciones de la industria automotriz terminal, así por ejemplo en 1982 del total de las exportaciones del sector 15% eran de vehículos, 40% de motores, y el 45% restante, correspondía a otras autopartes al final del periodo 1991, la exportación de vehículos represento 67% de las ventas totales al exterior, las de motores 21%, y otras autopartes 12% (Cuadro 11 y 12).

El crecimiento de las exportaciones de la industria automotriz terminal se explica por la maduración de los proyectos de inversión enfocados principalmente a abastecer el mercado estadounidense de productos fabricados por las subsidiarias automotrices ubicadas en México (entre 1979 y 1987 se realizaron inversiones por aproximadamente 3 mil millones de dólares para la construcción y equipamiento de nuevas plantas), tales como General Motors y Ford, asimismo por los procesos de reconversión industrial que llevaron a cabo dichas empresas en sus plantas industriales. Sin embargo, puede establecerse una diferencia importante entre las plantas de dichas sociedades, las de la primera sociedad se ubican en un enfoque de optimización de los métodos de equipos de trabajo y de a flexibilización laboral en general, como mecanismo para lograr los objetivos de calidad y abaratamiento de costos; las de Ford privilegiaron el empleo intensivo de equipos automatizados.

Cuadro 11
PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1983-1988)
(MILES DE DOLARES)

CONCEPTO/AÑOS	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Automóviles para el Transporte de personas	109,712	119,140	116,445	516,418	1,301,037	1,414,961
Automóviles para el transporte de Carga	13,501	26,747	24,365	29,387	23,525	37,115
Total Exp. de vehículos	123,213	145,887	140,810	545,805	1,324,562	1,452,076
Total Exp. de partes	782,556	1,252,906	1,279,711	1,546,496	1,735,273	1,825,594
Exp. Totales	905,769	1,398,793	1,420,521	2,092,301	3,059,835	3,277,670

Fuente: Estadísticas del Comercio Exterior de México 1990, INEGI. SHCP y Banco de México, p. 72

Cuadro 12

*PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(1983-1988) (TASAS DE CRECIMIENTO)*

CONCEPTO/AÑOS	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Automóviles para el Transporte de personas	63.94	8.59	-2.26	343.49	151.93	8.76
Automóviles para el transporte de carga	-5.62	98.11	-8.91	20.61	-19.95	57.77
Valor Tot. de las exp. vehículos	51.69	18.40	-3.48	287.62	142.68	9.63
Valor de exportaciones de partes	126.44	60.10	2.14	20.85	12.21	5.21
Valor de la Exp Tot.	112.22	54.43	1.55	47.29	46.24	7.12

Fuente: Estadísticas del Comercio Exterior de México 1990, INEGI. SHCP y Banco de México, p. 72

Durante 1983 se exportaron 22,456 unidades en total, de las cuales 16,730 fueron a Europa (Alemania Occidental), 3,936 a América (3,600 América Central, principalmente a Puerto Rico, las Bahamas, República Dominicana, El Salvador y Guatemala; 203 Norteamérica, únicamente a E.U.A., y 133 Suramérica, entre otros a Chile), 1,521 a África (Liberia y Egipto por única vez) y 269 para Asia (Arabia Saudita y Kuwait, entre otros). Para 1988 las exportaciones de unidades a los diversos continentes había crecido siete veces, por lo que se alcanzo las 173,147 unidades, de las cuales 172,740 a América (153,040 Norteamérica, E.U.A. y Canadá; 11,187 América Central, principalmente Puerto Rico, las Bahamas, Guatemala, República Dominicana, El Salvador, entre otros; y 8,513 Suramérica, a Chile, Perú, Bolivia, Paraguay, entre otros), 311 a Europa (España, Islandia, Bélgica, Alemania Occidental, entre otros) y 92 a África (Nigeria y Liberia, entre otras) y 4 a Asia (China y Japón) (Cuadro 13).

Cuadro 13

EXPORTACION DE VEHICULOS POR CONTINENTE (Tasas de crecimiento) (1983-1988)

PAIS/AÑO	1983	1984	1985	1986	1987	1988
América	183.17	342.51	216.77	29.33	127.49	6.42
Norte (1)	-67.42	6,376.85	258.97	28.07	140.97	5.07
Central	406.33	1.25	79.09	28.97	49.91	-11.36
Sur	137.50	369.17	111.73	72.20	62.53	110.35
África	12,575.00	-100.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Asia	-67.94	160.97	-85.90	614.14	-46.68	-98.94
Europa	23.11	-9.62	-79.15	-88.99	6.63	-15.95
Total	41.96	48.45	75.26	23.94	125.21	6.18

Fuente: La Industria Automotriz en México 1979-1983, INEGI, p. 117; La Industria Automotriz de México en Cifras. AMIA, 1986, p. 189; La Industria Automotriz en México. AMIA, 1996, p.

Como se puede ver en el cuadro 14, la estructura de la demanda de las exportaciones automotrices mexicanas cambio considerablemente durante el periodo 1983-1988, ya que

inicialmente el principal demandante de los vehículos automotrices era el mercado europeo al adquirir el 85.84% de dichas exportaciones, mientras que en 1988 el principal destino de las exportaciones paso a ser el mercado de norteamérica (E.U.A. y Canadá) al captar el 88.39% de las mismas. Lo anterior obedeció a la reorganización industrial llevada a cabo por las empresas automotrices estadounidenses que buscaba principalmente competir con las importaciones de vehículos japoneses, por lo que localizaron algunas de sus empresas en el territorio nacional o las reacondicionaron para tener productos de calidad que les permitieran competir con dichas sociedades.

Cuadro 14
EXPORTACION DE VEHICULOS POR CONTINENTE
(Participación Porcentual) (1983-1988)

Pais/Año	1983	1984	1985	1986	1987	1988
América						
Norte (1)	0.90	39.56	80.78	83.48	89.32	88.39
Central	16.03	10.97	11.17	11.63	7.74	6.46
Sur	0.59	1.88	2.48	3.44	2.48	4.92
Africa	6.77	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05
Asia	1.20	2.11	0.17	0.98	0.23	0.00
Europa	74.50	45.49	5.40	0.48	0.23	0.18
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Fuente: Cuadro 13

2.3.2 Importaciones de la Industria Automotriz 1983-1988.

En cuanto a las importaciones de la industria automotriz y su referencia respecto de las importaciones de la industria manufacturera e importaciones totales del país, estas observaron un comportamiento desigual entre ellas a diferencia del que observaron en el caso de las exportaciones, sin embargo la participación de las importaciones de la industria automotriz en las importaciones totales y en las importaciones de la industria manufacturera no se observan variaciones significativas durante el periodo de referencia. Lo anterior se derivó en gran proporción de las disposiciones del Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz que se publicó en 1983, y en el cual se establecía el grado de integración de partes nacional que debían tener los vehículos fabricados por esta industria.

Como consecuencia de dicha disposición, la industria automotriz registró saldos de divisas superavitarios crecientes, a excepción de 1985 en que fue deficitario; lo cual fue un avance significativo si consideramos que durante el periodo anterior 1977-1982, esta industria registró saldos deficitarios que llegaron a representar el 60.4% del saldo del sector manufacturero con el exterior en aquel periodo (Cuadros 9 y 10).

Respecto al origen de los ingresos de la industria fabricante de automóviles y camiones, se observa que tuvo un comportamiento dinámico, el cual se explica por el crecimiento de las exportaciones, así como por el de las ventas de otros productos (servicios), en comparación con los provenientes de vehículos y de refacciones (no se cuenta con esta información para 1988, en razón de que ya no se continuo publicando este indicador) (Cuadros 15 y 16).

Cuadro 15

ORIGEN DE LOS INGRESOS DE LA INDUSTRIA FABRICANTE DE AUTOMOVILES Y CAMIONES
(HASTA 13,500 KGS. DE P.B.V.) 1983-1988
(MILLONES DE PESOS)

AÑOS	INGRESOS GLOBA- LES	INCRE- MENTO ANUAL %	VEHI- CULOS	INCRE- MENTO ANUAL %	REFAC- CIONES	INCRE- MENTO ANUAL %	EXPORTA- CIONES	INCRE- MENTO ANUAL %	OTROS	INCRE- MENTO ANUAL %
1983	305,960	59.1	186,220	20.3	21,606	52.3	96,058	346.7	2,076	0.7
1984	707,256	131.2	421,543	126.4	32,643	51.1	240,091	149.9	12,979	525.2
1985	1,273,220	80.0	720,513	70.9	56,081	71.8	450,412	87.6	46,214	256.1
1986	2,444,108	92.0	920,318	27.7	107,223	91.2	1,314,578	191.9	101,989	120.7
1987	6,933,907	183.7	2,523,705	174.2	282,241	163.2	4,076,016	210.1	51,945	-49.1

Fuente: La industria Automotriz Terminal, Ed. 1988, AMIA, p. 175

Cuadro 16

ORIGEN DE LOS INGRESOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL (1983-1988)
(MILLONES DE PESOS)

AÑOS	INGRESOS GLOBA- LES	INCRE- MENTO ANUAL %	VEHI- CULOS	INCRE- MENTO ANUAL %	REFAC- CIONES	INCRE- MENTO ANUAL %	EXPORTA- CIONES	INCRE- MENTO ANUAL %	OTROS	INCRE- MENTO ANUAL %
1983	319,842	57.1	196,176	19.8	22,568	52.3	97,893	346.7	3,205	-0.7
1984	742,086	132.0	448,617	128.7	35,109	55.6	243,960	149.2	14,400	349.3
1985	1,354,091	82.5	788,193	75.7	61,306	74.6	455,241	86.6	49,351	242.7
1986	2,523,065	86.3	977,072	24.0	114,702	87.1	1,326,689	191.4	104,602	112.0
1987	7,083,468	180.7	2,640,993	170.3	305,019	165.9	4,079,118	207.5	58,338	-44.2

Fuente: La industria Automotriz Terminal, Ed. 1988, AMIA, p. 176

A decir de uno de los especialistas en este sector ^{14/} la etapa exportadora fue acompañada de una disminución de los niveles de integración nacional, es decir, los productos destinados al mercado de exportación incluía una proporción cada vez menor de insumos nacionales, junto con una baja actividad en el mercado interno. Las plantas relacionadas con el mercado exportador adquirieron niveles internacionales más pronunciados que el segmento tradicional, por lo que se perdió parte de la capacidad nacional de manufactura y abastecimiento, al mismo tiempo que se avanzó en la adquisición de capacidades tecnológicas y organizacionales. Por lo

^{14/} "Nueva Manufactura Globalización y Producción de Automóviles en México", Micheli, Jordy, Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1994, p. 25.

que para el decreto de 1983 sería el último intento de lograr la síntesis entre sustitución de importaciones y orientación exportadora.

Durante este período la industria automotriz formó parte del patrón de crecimiento exportador y de la especialización por ramas que se dio en la economía como consecuencia, entre otros factores, de la política industrial que se implementó. Al respecto Eduardo Gitli ^{15/}, analiza 49 ramas de la producción que entre 1982-1987 acrecentaron sus exportaciones a una tasa media anual de 24%, mientras que su producto se mantenía constante, y el empleo disminuía. Sin embargo, lo que estaba detrás de esta política era el servicio de la deuda, lo que generó que las exportaciones manufactureras tuvieran un continuo y acelerado crecimiento, un producto industrial estancado, e inversión que desde 1983 demostró un nulo crecimiento a nivel general.

2.3.3 Generación de Empleos de la Industria Automotriz 1983-1988.

Ahora bien en cuanto a la generación de empleo durante este período por parte de esta industria, podemos decir que este tiene un comportamiento más referido al del PIB de esta industria así como al de su producción.

Los indicadores de empleo de la industria automotriz (Cuadros 17 y 18) muestran que durante 1983, como consecuencia del decrecimiento de la económica (7.8%), de la inflación que alcanzó los 2 dígitos y de la restricción de la demanda, el personal ocupado promedio de la industria automotriz decreció en un 16.1%, del cual el subsector terminal fue el más afectado con -21.5% y el subsector de autopartes de -14.4%. Para 1984-1985 dicho indicador registró un crecimiento considerable superior incluso al del sector manufacturero. En 1986, año en que la economía registró un desaceleramiento en su crecimiento del 3.8%, la ocupación en el sector decreció un 9.0%. Para 1987 y 1988, como consecuencia de las medidas económicas tendientes a equilibrar la situación de la economía, el sector automotriz registró un crecimiento del empleo del 3.7% y 8.7%, respectivamente, tasas que fueron muy superiores a las de una industria manufacturera.

Durante este período la tasa media de crecimiento anual del personal ocupado promedio remunerado a nivel de la economía en total fue de 0.9316%, al pasar de 20,994,836 personas contratadas en 1983 a 21,991,234 en 1988. A nivel de la industria manufacturera este indicador ascendió a 0.8912% ^{16/}, y en el caso de la industria automotriz ascendió a 4.5882%, destacando

^{15/} "Estudios sobre el Sector Externo Mexicano", Gitli, Eduardo (Coordinador), Ed. UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1990.

^{16/} De acuerdo al trabajo de De la Garza, Enrique, "Desindustrialización y reconversión en México", en El Cotidiano Num. 21, Ed. UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1988. Todas las ramas de la industria manufacturera disminuyeron el volumen del empleo entre 1981 y 1986, con excepción de la industria maquiladora de exportación, que lo incrementó 91% en el período señalado. En el primer caso se encontraron polos industriales tradicionales como los del Valle de México, Monterrey y el estado de Hidalgo. En ellos, el

que el subsector fabricante de carrocerías, motores, partes y accesorios fue el más dinámico al registrar una tasa de 5.0505%, mientras que el subsector terminal ensamblador registró una tasa de 3.7822%.

Por otra parte, la participación de la ocupación de la industria automotriz en el total nacional pasó de 0.5% en 1983 al 0.6% en 1988. En cuanto a su participación en el sector manufacturero esta ascendió del 4.3% al 5.1%, respectivamente.

A su vez, la participación del subsector terminal dentro del sector automotriz pasó del 37.0% al 35.6% en dicho años, mientras que la del sector de autopartes se incrementó del 63.0% al 64.4%. En cuanto a la participación del sector automotriz en la ocupación del sector manufacturero esta ascendió en el caso de la automotriz terminal del 1.6% al 1.8% y en el de autopartes pasó del 2.7% al 3.3%.

Cuadro 17

*PERSONAL OCUPADO TOTAL, DE LA IND. MANUF. Y DE LA IND. AUT.
(Prom. anual de ocupaciones remuneradas)*

PERÍODO	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TOTAL (1)	20,994,836	21,482,792	21,956,149	21,640,084	21,867,362	21,991,234
Ind. Manuf.(2)	2,326,376	2,577,150	2,450,534	2,404,084	2,429,796	2,431,904
Part. (3=2/1)	11.1	12.0	11.2	11.1	11.1	11.1
Ind.Aut. (4=7+10)	99,637	108,957	121,473	110,563	114,691	124,691
Part. Tot. Nac.(5=4/1)	0.5	0.5	0.6	0.5	0.5	0.6
Part.Ind.Manuf. (6=4/2)	4.3	4.2	5.0	4.6	4.7	5.1
Aut. (7)	36,878	38,734	42,642	40,199	41,665	44,400
Part.Ind.Manf. (8=7/2)	1.6	1.5	1.7	1.7	1.7	1.8
Part.Ind.Autm. (9=7/4)	37.0	35.5	35.1	36.4	36.3	35.6
Carr., mot., part. aut.(10)	62,759	70,223	78,831	70,364	73,026	80,291
Part.Ind.Manf. (11=10/2)	2.7	2.7	3.2	2.9	3.0	3.3
Part. Ind.Aut. (12=10/4)	63.0	64.5	64.9	63.6	63.7	64.4

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1991, INEGI, pág. 10 y 11, El nuevo capitalismo mexicano, el proceso de reestructuración de los años ochentas. Rivera Ríos, Miguel Angel. Ed. Era, México 1992, p 172-173 y Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, Ed. 1995, INEGI.

número de asegurados en el IMSS disminuyó entre 1984 y 1986 en un 12%. Una situación de limitada reindustrialización se consideraba existía en Aguascalientes, Coahuila, Jalisco, Morelos, Puebla y Tlaxcala, con un crecimiento del número de asegurados del 13% en el período indicado. En cambio en la frontera norte se convirtió en una región de crecimiento industrial muy acelerado, que se asocia al a la maquila, con un crecimiento del mismo indicador de 39.1%.

Cuadro 18
 PERSONAL OCUPADO TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
 Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1983-88) (Tasas de crecimiento)

PERIODO	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TOTAL (1)	5.7	2.3	2.2	-1.4	1.1	0.6
Ind. Manuf. (2)	-6.4	10.8	-4.9	-1.9	1.1	0.1
Ind. Aut. a/ (3)	-16.1	9.4	11.5	-9.0	3.7	8.7
Automóviles (7)	-21.5	5.0	10.1	-5.7	3.6	6.6
Carrocerías, motores, partes y acc. automot. (10)	-14.4	11.9	12.3	-10.7	3.8	9.9

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1991, INEGI, pág. 10 y 11, El nuevo capitalismo mexicano, el proceso de reestructuración de los años ochentas, Rivera Ríos, Miguel Angel, Ed. Era, México 1992, p 172-173 y Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, Ed. 1995, INEGI.

Durante el período 1983-1988, se dio una flexibilización de las relaciones laborales (ver Micheli, Jordy ^{17/}), la cual estuvo determinada por las características tecnológicas y de empleo que tuvieron las nuevas plantas exportadoras, las cuales no contaban con características similares entre sí, de esta manera la General Motors creó un complejo en Ramos Arizpe con dos plantas, una de motores y otra de ensamblado de automóviles, sin emplear una tecnología avanzada en su grado de automatización y con una organización laboral que comenzó bajo pautas tradicionales. Por su parte Ford instaló una planta de motores en Chihuahua y otra de estampado y ensamble en Hermosillo. Ambas con equipos de última generación y una organización del trabajo adaptada a las experiencias japonesas ^{18/}.

Con lo anterior, Ford unía una fuerza de trabajo inexperimentada con técnicas de alta automatización y que, por tanto, un elemento del desempeño de dichas plantas sería el de capacitación de trabajadores, tanto para la operación del equipo como para estructurar un concepto de organización del trabajo. En el caso de la General Motors, la creación de las

^{17/} "Automóvil hacia la flexibilidad productiva", El Cotidiano Núm. 21, Ed. UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1988.

^{18/} "A este respecto resalta el hecho de que un reporte de la Ford se señala que los costos por unidad, que implicaba el hecho de producir motores en Japón, Estados Unidos o México, eran prácticamente similares, de no tomar en cuenta las franquicias gubernamentales; al hacer esta operación, la tasa de ganancia era mucho mayor si se efectuaba en México: cero, uno y 29%, respectivamente", en "La reconversión en la industria del automóvil" en, El Cotidiano, Num. Especial 1, Carrille Jorge, UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1987, p. 62. En esta idea, "en motores, la estructura del costo se divide en 89% para materiales y 11% para valor agregado. De éste, el 33% corresponde a mano de obra directa e indirecta, es decir, el 3.6% del costo total (en automóviles, a materiales corresponde 95% y a valor agregado 5%, del cual 43% es mano de obra). Respecto al motor, General Motors señala que el valor agregado en México es 35% menor que el valor agregado en una planta competidora de Estados Unidos pero los costos de transporte son 15% mayores para México, de modo que, al final, se considera que el valor agregado en este último país tiene una ventaja de 20%. Debido al poco peso de la mano de obra en el costo total, se considera que si los salarios fuesen iguales a los de EUA, el motor mexicano tendría todavía una ventaja. Ello pone de relieve la importancia de los sistemas productivos destinados a aumentar eficiencia y calidad y relativiza el peso de la tecnología de alta automatización y los salarios bajos, como factores de competitividad internacional", op. cit. , Micheli, Jordy, Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1994, p. 187.

nuevas plantas estuvo enmarcada por una situación conflictiva, ya que el sindicato de la planta en el DF se opuso a la existencia de un sindicato nuevo y distinto, así como a la formulación de nuevos contratos de trabajo, en Ramos Arizpe ^{19/}. Esta disociación sindical y contractual era, para la sociedad, elemento de su estrategia de inversiones. Con ello se creó una nueva etapa en las relaciones laborales de la industria, disolviendo el modelo teylorista. La nueva manufactura posteylorista supone una presión constante sobre la fuerza de trabajo, pero no en el sentido de normalización del tiempo, sino mediante innovaciones, aprendizajes e interrelaciones de modo continuo, para crear y superar nuevos estándares de tiempo, consumos y tolerancias, por lo que ello representa la ventaja competitiva básica de las plantas mexicanas ^{20/}. Es importante agregar que en el contrato colectivo Ford-CTM, para la planta de Hermosillo ni siquiera se menciona ya a la mano de obra como un factor de localización de esa planta, por lo que los salarios pasan a un segundo plano ante los objetivos de eficiencia y calidad ^{21/}.

Se considera que a partir de este momento, la orientación exportadora y la flexibilización laboral integrarían un mismo proceso, la cual sería condición de la competitividad de las plantas.

Para Arteaga Arnulfo y Carrillo V., Jorge, la experiencia laboral y sindical tanto en el Norte como en el Centro, "distancia a los trabajadores de la adaptación resignada a los nuevos modelos tecnológicos-organizativos y se asiste a un estira y afloja en la relación capital-trabajo". El segundo autor, señala que la dependencia de los movimientos en el empleo del sector automotriz respecto de los ciclos económicos está determinada más por una lógica interna en el caso del sector tradicional, y más por una lógica internacional en el nuevo, lo cual permite comprender las diferencias en el crecimiento de cada uno ^{22/}.

En relación con los salarios durante este periodo, si bien la remuneración de los asalariados a nivel nacional creció a una tasa anual del 80.7649 % al pasar de 5'247,731 a 101'284,334 millones de pesos corrientes, en términos reales podemos decir que se dio una pérdida del poder adquisitivo, ya que durante dicho periodo únicamente se registró una tasa de crecimiento del 2.3% en 1985, la cual no compenso la pérdida que se registro del 24.1% y 3.0% durante los

^{19/} A este respecto en los contratos colectivos de trabajo en las nuevas plantas, se estipularon en el caso de la General Motors en Ramos Arizpe, entre otros, que la jornada de trabajo era de 48 horas, mientras que en el DF era de 40 horas; 11 días de descanso al año (aparte del domingo), mientras que en el D.F. eran 17; se dejaba a juicio de la sociedad la movilidad entre puestos de trabajo, mientras que en el D.F. estaba condicionada; la prima vacacional era del 50% del salario, mientras que en el D.F. ascendía al 165% del salario; no se mencionaba el salario promedio, mientras que en el D.F. era de 42% superior al de Ramos Arizpe; los puestos, funciones y promociones de los obreros no están regulados, mientras que en el D.F. sí lo están. Fenómeno que se acentúa en las maquiladoras.

^{20/} op. cit., Micheli, Jordy, Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1994, p. 226.

^{21/} op. cit., Carrillo Jorge, UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1987, p. 62.

^{22/} op. cit., Carrillo Jorge, UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1987.

años de 1983 y 1984, respectivamente, mientras que en el resto de los años se observaron fuertes decrecimientos en términos reales (Cuadros 19 y 20).

A nivel de la industria manufacturera, si bien la remuneración de los asalariados creció a una tasa anual del 84.8636 %, en términos reales se observó una pérdida del poder adquisitivo mucho más marcada que a nivel nacional por lo menos durante los tres primeros años de dicho período.

Al nivel de la industria automotriz dichas remuneraciones registraron tasas negativas de crecimiento durante 1983 y 1984, las cuales fueron mayores en comparación a las obtenidas por la economía en general y por la industria manufacturera. Sin embargo, resalta el hecho de que durante 1985 observaron una recuperación sobresaliente si se compara con las del sector y la economía en general, asimismo se observó que durante los años de 1987 y 1988, se registraron tasas de crecimiento positivas sobre los decrecimientos del sector y de la economía.

Cuadro 19

PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA REMUNERACION DE ASALARIADOS NACIONAL Y DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA (1983-88) (Millones de pesos corrientes)

PERÍODO	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TOTAL (1)	5,247,731	8,444,766	13,589,790	22,605,209	51,362,363	101,284,334
Ind. Manuf. (2)	980,796	1,555,173	2,540,625	4,276,803	9,929,307	21,175,645
Part. (3=2/1)	18.7	18.4	18.7	18.9	19.3	20.9
Ind. Aut. a/ (4=7+10)	44,570	52,059	185,528	297,164	725,044	1,719,773
Part. Tot. Nac. (5=4/1)	0.8	0.6	1.4	1.3	1.4	1.7
Part. Ind. Manuf. (6=4/2)	4.5	3.3	7.3	6.9	7.3	8.1
Automóviles (7)	44,570	52,059	85,821	136,566	335,610	796,268
Part. Ind. Manuf. (8=7/2)	4.5	3.3	3.4	3.2	3.4	3.8
Part. Ind. Autom. (9=7/4)	100.0	100.0	46.3	46.0	46.3	46.3
Carrocerías, motores, partes y acc. autom. (10)			99,707	160,598	389,434	923,505
Part. Ind. Manuf. (11=10/2)	0.0	0.0	3.9	3.8	3.9	4.4
Part. Ind. Autom. (12=10/4)	0.0	0.0	53.7	54.0	53.7	53.7

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1991, INEGI, pág. 10 y La Industria Automotriz de México en Cifras, Edición 1986, AMIA, p. 168.

Cuadro 20

*PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA REMUNERACION
DE ASALARIADOS NACIONAL Y DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
(TASAS DE CRECIMIENTO)
(1983-88)
(Millones de pesos de 1980)*

PERIODO	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TOTAL (1)	-24.1	-3.0	2.3	-10.6	-2.3	-9.0
Ind. Manuf. (2)	-30.0	-4.4	3.8	-9.5	-0.2	-1.6
Ind. Automotriz (3)	-50.8	-29.6	126.5	-13.9	4.9	9.5
Automóviles (7)	-22.9	-29.6	4.8	-14.4	5.6	9.5
Carrocerías, motores, partes y acc. automot. (10)	-100.0	N.D.	N.D.	-13.4	4.2	9.5

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1996, INEGI, pág. 12

CAPITULO 3

LA POLITICA DE MODERNIZACION INDUSTRIAL Y EL COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1989-1994.

3.1 La Política Industrial y la Industria Automotriz 1989-1994.¹

La política industrial del sexenio a que hará referencia este capítulo, quedó definida en el documento denominado Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior (PRONAMICE), 1990-1994, el cual se encontraba en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo (PND), 1989-1994.

El PRONAMICE tenía cuatro objetivos: propiciar el crecimiento de la industria nacional mediante el fortalecimiento de un sector exportador; lograr un desarrollo regional más equilibrado, propiciar una adecuada utilización de los recursos productivos; promover los intereses comerciales en el exterior, y crear empleos.

Dentro del objetivo de fortalecimiento del sector exportador, se esperaba que el crecimiento del volumen del comercio exterior fuese superior al del PIB, como resultado de la consolidación y fortalecimiento del sector exportador y del proceso de apertura comercial, entre otros, con lo cual el objetivo de crear más empleos, se lograría al aprovechar las ventajas comparativas del país y especializar la planta industrial en productos internacionalmente competitivos.

Para el logro de los objetivos del PRONAMICE, se planteaba la modernización de la industria y el comercio exterior. A su vez dicha estrategia se sustentaba en la internacionalización de la industria nacional (consolidación de la apertura comercial, estimulando la competitividad en los distintos sectores y propiciando una especialización y mejora en las economías de escala); el desarrollo tecnológico y el mejoramiento de la productividad y de la calidad; la desregulación de actividades económicas^{2/}; la promoción de las exportaciones (que generarían empleos, con un consecuente incremento del ingreso real), y el fortalecimiento del mercado interno.

^{1/} Al respecto ver Clavijo Quiroga Fernando y otros titulado "La Política Industrial en México", De. SECOFI, COLMEX, ITAM y la CONCAMIN, México, 1994.

^{2/} Esta abarcado un gran número de actividades, entre las que destacan: el autotransporte federal, el etiquetado y envasado de productos, la transferencia de tecnología, el uso de patentes y marcas, las actividades de la industria automotriz, petroquímica, de equipo de cómputo, farmacéutica, saliera, azucarera, etc.

En este sentido las políticas y líneas encaminadas a la modernización de la industria y el comercio exterior reconocía el cambio estructural iniciado en 1983 con programas que incluyeron medidas de ajuste en las finanzas públicas, de reestructuración del aparato industrial y de apertura económica. Sin embargo, desde su diagnóstico reconocían rezagos y problemas, entre los cuales estaban los siguientes: insuficiente nivel de inversión (reducción de la demanda agregada; bajos niveles de inversión extranjera directa ^{3/}, su alta concentración, tanto por su origen como por su destino); bajo crecimiento del nivel de empleo; excesiva regulación, incipiente desarrollo tecnológico; elevada concentración regional e inadecuada infraestructura; obstáculos al desarrollo de la sociedades micro, pequeña y mediana industria; dificultades de acceso de los productos nacionales a los mercados externos; desarrollo insuficiente de empresas de comercio exterior; diferencias en las tasas de protección comercial; practicas desleales de comercio exterior; obstáculos al comercio exterior.

Con base en la estrategia mencionada, las políticas y líneas de acción que contribuirían a la solución de la problemática y a la modernización de la industria y el comercio exterior, serían: 1) la concentración de la estructura industrial y programas sectoriales, los sectores más dinámicos encabezarían el desarrollo industrial; 2) perfeccionamiento de la apertura comercial, se extendería la racionalidad de la protección comercial a los sectores aún protegidos con restricciones cuantitativas, a fin de inducir su especialización en aquellos bienes que contarán con ventajas comparativas; 3) promoción de la inversión; 4) revisión del marco regulatorio; 5) desarrollo tecnológico y capacitación de recursos humanos; 6) desconcentración regional de la industria; 7), fomento a la micro, pequeña y mediana industria; 8) promoción de la industria maquiladora; 9) promoción de las exportaciones^{4/} y 10) medidas de carácter financiero y ecológico. Asimismo una política de precios, de compras públicas, y una política regional.

^{3/} Medidas en materia tributaria, donde se cuentara con tratados para evitar la doble tributación, cuyo propósito fuera que la inversión fluyera al país sin distorsiones impositivas. A este respecto dice Alice Amsden, en "La Política Industrial en México", Clavijo Quiroga, Fernando; op. cit., en lo personal espere que la IED, la apertura y la globalización tuvieran un efecto muy expansionista sobre la economía mundial. Creo que esto ocurrió en menor nivel que lo que esperábamos inicialmente. En Europa Occidental hemos visto que no es posible atenerse a la inversión extranjera como estímulo al crecimiento. En el sudeste asiático, donde se atrajo mucho capital extranjero, podemos aprender que éste llegó una vez que hubo crecimiento y luego estimuló el desarrollo adicional; pero la inversión extranjera no fue catalizador de crecimiento económico. Dicha inversión vendrá sólo cuando las políticas internas den estímulos al crecimiento y lo sostengan. Es entonces cuando se logra atraerla.

^{4/} Con este objeto, el 27 de julio de 1989 se creó la Comisión Mixta para la Promoción de Exportaciones (COMPEX). En su ámbito se eliminan los obstáculos a la exportación; se proponen medidas para la agilización de trámites administrativos, y se coordinan proyectos de exportación, que por sus características hacen necesaria la intervención de entidades del sector público, social y privado. Asimismo se amplían los estímulos los apoyos a las empresas de comercio exterior, permitiéndose financiamientos con líneas de crédito directas vinculadas al monto de exportaciones, extendiéndose a estas empresas el régimen del IVA a tasa cero. En este marco se instalo el mecanismo de devolución de impuestos de importación a los exportadores, se fortaleció el programa ALTEX y PITEX, de los cuales el primero reconoce la contribución que hacen las empresas altamente

Como parte de las medidas de apertura en el periodo 1989-1994, la media arancelaria ascendió al 13.1 durante los primeros cuatro años de los noventas en comparación con la que se tenía al inicio de la década de los ochentas de 27.0, asimismo las importaciones sujetas a permiso pasaron de 18.4 en 1989 a 10.1 en 1992. Así el grado de protección que conservó la política industrial aplicada entre 1990-1994 estuvo destinada a sectores como el automotriz, farmacéutico y el de la computación. Lo anterior fue mediante programas sectoriales de productividad, que fueron de naturaleza diferente a la de los programas integrados de desarrollo industrial y comercial, por lo menos en su temporalidad. Además más tarde se crearon los programas sectoriales de competitividad en el marco de los pactos.

Las políticas sectoriales de apoyo y protección, es decir los programas sectoriales de productividad, fueron para el caso de la industria automotriz los decretos para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, los cuales se aprobaron con el objeto de eliminar trabas regulatorias a la producción e impulsar su crecimiento y productividad, mismos que analizaremos en el apartado siguiente.

3.2 El Fomento de la Industria Automotriz, el Marco Jurídico del Sector y acuerdos logrados en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en materia de Inversión en la Industria Automotriz.

De acuerdo con las circunstancias nacionales e internacionales y con los objetivos de la política industrial y de comercio exterior, que contemplaban a la globalización de la industria, se implementaron políticas de desregulación para el sector automotriz, para garantizar su competitividad y eficiencia y de esa manera insertarse gradualmente en los mercados internacionales. Con ello se buscaba una mayor especialización y producción a escalas que permitieran mayores volúmenes de empleos y fortalecimiento del mercado doméstico. Que en el caso de los automóviles compactos de consumo popular se señalaba que se requerían políticas que facilitarían su adquisición y que al mismo tiempo se contribuyera en una operación rentable para las empresas del ramo.

exportadoras al equilibrio comercial externo y persigue darles facilidades de tipo administrativo, fiscal y financiero, el segundo se especializa en las empresas que requieren de importación temporal para lograr su producción para los mercados externos.

El decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz⁵, definía lo que se debía considerar como automóvil, entendiéndose como tal al vehículo automotor para el transporte hasta de 10 personas; automóvil compacto de consumo popular, al que se refiere el Decreto que establece exenciones, a los autos compactos de consumo popular, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto de 1989⁶; camión comercial, vehículo automotor con o sin chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de hasta 2,727 kilogramos; camión ligero, vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de más de 2,727 y hasta 7,272 kilogramos, y camión mediano, vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de más de 7,272 y hasta 8,864 kilogramos.

En este decreto se establecía que las empresas de la industria terminal podrían complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional mediante la importación de vehículos nuevos cuando obtuvieran saldos positivos en su balanza comercial conforme a las reglas implementadas para tal efecto, que se señalan más adelante. En relación a las empresas de la industria terminal que operaran en el país, no podrían mantener para cada año-modelo de su operación, saldos negativos en su balanza comercial.

Se establecía que la balanza comercial de cada empresa de la industria terminal para cada año-modelo, era el resultado de restar al valor total de las divisas obtenidas por la exportación de sus productos automotrices y por las exportaciones de partes y componentes promovidas por dicha empresa, el valor total, en divisas, de las importaciones de materias primas, partes y componentes, exceptuando refacciones, que realice la propia empresa, así como el contenido importado de las partes y componentes que dicha empresa adquiriera de la industria de autopartes y de otros proveedores para la producción de partes y componentes destinados a su ensamble como equipo original de sus vehículos y para la fabricación de partes y componentes y el contenido importado de las exportaciones promovidas por dicha empresa.

Las empresas de la industria automotriz podrían enajenar saldos en balanza comercial entre sí restando, en su caso, de los saldos en balanza comercial referidos en los artículos anteriores, el

⁵/ Con este Decreto se abrogó el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 15 de septiembre de 1983.

⁶/ Este decreto estimula la demanda doméstica, favoreciendo la producción de vehículos con un precio de venta al público menor a 5 mil dólares, mediante la exención del impuesto sobre automóviles nuevos y de importaciones para sus partes y componentes. Este decreto exige la producción anual mínima de 40.000 unidades, el cumplimiento del precio del decreto de 1983 sobre presupuesto de divisas y grado de integración de partes nacionales y la satisfacción de las normas respecto a seguridad, contaminación ambiental, rendimiento del combustible, etc.

monto de las enajenaciones realizadas durante el año-modelo en que se efectúen. Asimismo, a partir del año-modelo 1992, se podría incrementar el saldo en balanza comercial, por la acumulación de saldos positivos en balanza comercial no utilizados durante años-modelo anteriores. Las empresas de la industria terminal con saldos positivos en balanza comercial conforme a lo dispuesto, podrían utilizar dichos saldos hasta que se agotarán, para importar vehículos nuevos conforme a las siguientes reglas:

Por cada peso o unidad monetaria de importación de vehículos nuevos, las empresas deberían de restar de su saldo, las siguientes cantidades: Durante el año-modelo 1991, 2.5 pesos o unidades monetarias; durante los años-modelo 1992 y 1993 2.0 pesos o unidades monetarias, y a partir del año-modelo 1994, 1.75 pesos o unidades monetarias. Las empresas que no agotarán los saldos positivos por la importación de vehículos nuevos durante cada año-modelo, podrían transferirlos al ejercicio siguiente o enajenar sus derechos sobre utilización de saldos a otras empresas de la industria terminal.

El decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de autotransporte surge para modernizar el sector de autotransportes, ya que se consideraba que era necesario que se insertara en los mercados internacionales para incrementar su competitividad y eficiencia.

Como resultado de dicho decreto se separó a la industria automotriz terminal de la industria fabricante de vehículos de autotransporte, cada una con su regulación específica, así se definió que la industria terminal, era el conjunto de las empresas registradas ante la Secretaría de Comercio y Fomento industrial que operan a la fecha de ese Decreto en el país y que incorporen en sus ventas al menos el 40 por ciento de valor agregado nacional. Por su parte, dentro de los vehículos de autotransporte, se consideraban al autobús integral, vehículo automotor sin chasis y con carrocería integrada destinado al transporte de más de 10 personas; camión pesado, vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de más de 8,864 kilogramos; tractocamión, vehículo automotor de 2 ó 3 ejes destinado para el transporte de efectos ya sea mediante el arrastre de remolque, semi-remolque o con equipo integrado; así como aquellos vehículos especiales y para minusválidos y que por las características de su diseño y carrocería estuvieran destinados a usos específicos de transporte.

El decreto elimina el concepto de líneas de producción y otorga a las empresas plena libertad para fabricar tipos de vehículos que consideren convenientes y complementar su oferta de

mercado con vehículos importados, lo que les concede un monopolio sobre la importación. Sólo se permite importar si se tiene saldo favorable en la balanza comercial, sobrecomensandolas en una relación de 2.5 a 1 en 1991; de 2 a 1 en 1992 y 1993 y 1.75 a 1 a partir de 1994. Se limita el volumen de importación a 15% del total de vehículos vendidos en México en 1991 y 1992 y a 20% en 1993.

Al no contabilizar los ingresos de divisas no comerciales, ya no se estimula la afluencia de capital extranjero para financiar inversiones productivas, lo que supuestamente es una de las principales metas de la legislación. Asimismo, eliminar la distorsión que se producía al medir el contenido de partes nacionales sobre la base de precios de los países de origen. Por otra parte, considera un solo valor agregado para cada empresa y otorga mayor libertad a las empresas para decidir estrategias de integración.

Desestimula la inversión en la industria terminal pues si aumenta el valor de su integración vertical, está obligada a incrementar sus compras a proveedores.

Para que se clasifique como industria de autopartes, se exige como mínimo 60% de su facturación total de equipo original para la industria terminal y mantener una proporción de capital mexicano no inferior a 60%. En este sentido crea la categoría de proveedor nacional, que son las empresas que no satisfacen los requisitos anteriores y sólo están obligadas a generar un valor agregado nacional mínimo de 30% al igual que la industria automotriz.

En este documento se establecen regulaciones para la industria automotriz así como para la de autopartes, aunque también establece lo que debe considerarse como un proveedor nacional, una maquiladora independiente, por ende menciona algunas de sus regulaciones (valor agregado nacional).

Los decretos antes mencionados consideraban que la industria automotriz en global -tanto terminal como de autopartes- debían acoplarse paulatinamente a la competencia con el mercado exterior, cambiando plantas y procesos productivos con el fin de tener una calidad y precios internacionales en la producción de vehículos.

Como consecuencia de la vigencia de dichos decretos se dio la pauta para que se eliminarán las restricciones que existían para el establecimiento de nuevas plantas ensambladoras así como el grado de integración nacional en la fabricación de vehículos y la obligatoriedad de incorporar ciertos componentes nacionales. Respecto a los apoyos a esta industria, se mantiene en

particular el apoyo administrativo y fiscal mediante la devolución de impuestos de importación de insumos, tanto al sector de autopartes como al de ensamble terminal.

En el cuadro 1 se muestra que el decreto de 1989 fue menos restrictivo que los decretos publicados con anterioridad, al señalar únicamente el grado de integración nacional implícito, o nivel de actividad que la industria fabricante debía desarrollar, sin imponer restricciones a cada uno de los vehículos que se producían. La regla de valor agregado nacional proveniente de proveedores señalaba que porcentaje de dicho nivel de actividad requerido en México debía generarse a través de los proveedores y de la industria de autopartes. Esta regla impulsó únicamente restricciones a la integración vertical de las empresas ensambladoras de vehículos, teniendo sentido sólo cuando se le relacionaba con el requisito de la balanza comercial.

Cuadro 1

*PARTICIPACION DE LA PRODUCCION QUE SE DESTINA AL MERCADO DOMESTICO
Y GRADO RESULTANTE DE INTEGRACION NACIONAL TOTAL PROVENIENTE DE
PROVEEDORES.*

Mc= 0.1 VTVd o=0	Grado de Integración Nacional Total (%)		
	Mc= 0 o= 0		Mc= 0.1 VTVd o=0.1 VTVd
100.0	100.0	---	90.0
64.0	64.0	70.4	57.6
40.0	40.0	44.0	36.0
0.0	0.0	---	0.0

Mc= 0.1 VTVd o=0	Grado de Integración Nacional Total (%)		
	Mc= 0 o= 0		Mc= 0.1 VTVd o=0.1 VTVd
100.0	100.0	---	90.0
64.0	64.0	70.4	57.6
40.0	40.0	44.0	36.0
0.0	0.0	---	0.0

Fuente: Casanueva, Cristina, Lo Negociado en el TLC, De. Mc Graw-Hill, México, pag. 103

Mc: Valor de las importaciones de automóviles.

o: Créditos por transferencia, inversiones y maquiladoras.

VTVd: Ventas domésticas de la industria ensambladora de automóviles.

Esta tabla muestra que el grado de integración nacional total implícito que se determina por el compromiso de balanza comercial varía positivamente con la participación de las ventas de la industria automotriz al mercado doméstico y con la participación en éstas de las importaciones de vehículos terminados, debido a la sobrecompensación y negativamente con el tamaño de los créditos derivados de transferencias entre empresas, inversiones y maquiladoras. El grado de integración de partes y componentes provenientes de proveedores e industria de autopartes se determina exclusivamente como un porcentaje (36%) del grado de integración nacional total.

Debido a esto, la regulación del decreto automotriz impulso restricciones de valor agregado proveniente de proveedores únicamente como proporción del abastecimiento al mercado doméstico. Es decir, si una empresa ensambladora decide incrementar sus exportaciones, sus compromisos de generación de valor agregado de proveedores permanecerán inalterados, a su vez si la empresa decide incrementar sus ventas al mercado doméstico sus compromisos de generación de valor agregado de proveedores aumentarán.

En cuanto al tratamiento que se le dió a la industria automotriz en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC), tenemos que esta consistió en la eliminación paulatina de tarifas, aranceles y la creación de una zona libre para el comercio de vehículos entre los tres países. Al entrar en vigor el Tratado, se dió una reducción de los aranceles estadounidenses sobre automóviles mexicanos. Por su parte los aranceles mexicanos tanto en partes automotrices como en vehículos, se demorará diez años en promedio para su liberalización total. Para automóviles que cumplan con un Contenido Regional de Vehículo (CRV) del 62.5% para automóviles, los aranceles se reducirán en forma diferenciada año con año hasta llegar a la reducción completa.

Los alcances de las negociaciones se agrupan en tres grandes grupos:

- 1.- Programa de liberalización comercial.
- 2.- Inversión Extranjera.
- 3.- Reglas de origen.

Dentro del primero se establecen las condiciones y los plazos para la eliminación de las barreras al comercio regional de los productos automotrices el cual incluye:

- La desgravación arancelaria de automóviles como de autopartes.
- La eliminación de las barreras no arancelarias.

- La compatibilización de las normas y los estándares.

En cuanto a la desgravación arancelaria de automóviles, en el TLC se acordó que Estados Unidos eliminara en forma inmediata su arancel a autos, mientras que México y Canadá desgravarán sus importaciones en un período de diez años, partiendo de un arancel inicial del 10% y 4.6% respectivamente.^{7/} En la actualidad México y Canadá aplican un arancel uniforme a la importación de todo tipo de vehículos (20 y 9.2% respectivamente). Por su parte Estados Unidos aplica un arancel de 2.5% para automóviles. Cabe mencionar que aquellos dos países no se aplican recíprocamente arancel alguno porque existe un tratado de libre comercio entre esos países.

El esquema de desgravación se dice que favorece a la industria mexicana ya que únicamente los propios fabricantes de camiones ligeros y de automóviles podrán importar este tipo de vehículos durante un período de diez años a partir del inicio del tratado. La protección a la industria, se encuentra ligada más bien a las barreras no arancelarias existentes, no se verá afectada por dicha desgravación. Por otra parte la industria mexicana podrá exportar sus productos a Estados Unidos y Canadá pagando aranceles más bajos.

Otro de los temas tratados en el TLC sobre la industria automotriz, se refiere a que México mantendrá restricciones a la importación de automóviles durante los primeros 10 años. A partir del octavo año, se eliminan los permisos de importación de manera integral. Estas importaciones sólo se permiten cuando una empresa esta exportando vehículos nuevos que permitan obtener divisas y haya reciprocidad de la entrada y salida de divisas. En estos casos los fabricantes deben de mantener un saldo positivo de divisas. En el rubro de exportaciones se contabilizan los productos vendidos al exterior por la planta automotriz ya sea directamente o a través de subsidiarias. Las importaciones se definen como aquellas partes y componentes adquiridas directamente por la planta automotriz y aquellas importadas en las partes de sus proveedores. Sólo aquellas empresas que cuentan con un superávit de divisas, pueden importar vehículos nuevos para complementar su línea de doméstica, y cada peso que las empresas destinen para importar, deberán exportar 2.5 pesos en 1991, 2 en 1992 y 1993, y 1.75 en 1994 en adelante. Las ensambladoras dedicadas a este tipo de actividad podrán importar cada año hasta 50% de su producción.

^{7/} Respecto a la desgravación arancelaria para autopartes, Estados Unidos eliminará de manera inmediata el arancel a 84% de sus fracciones arancelarias, 5% adicional en un periodo de 5 años y el 11% restante en un plazo no mayor a 10 años. En Canadá, 39% de las fracciones arancelarias tendrán impuestos iguales a cero a partir de 1994. En cinco años eliminarán adicionalmente el arancel a 54% de la tarifa, en 10 años el resto. México, sólo desgravará de inmediato 16% de sus fracciones arancelarias; 54% en un lapso de 5 años, y el 30% restante en 10 años.

Cada productor debe asegurarse de que por lo menos el 36% del valor agregado de sus productos sea originado por los fabricantes nacionales de partes. En este caso, el valor agregado se define como ventas menos importaciones directas o indirectas.

En cuanto a las reglas de origen, los principales acuerdos fueron:

1.- Para medir el contenido regional de un vehículo se utilizará el método de costo directo, donde:

$$VCR = [(CN - VMN) / CN] * 100$$

VCR: Valor del contenido regional del bien.

CN: Costo neto del bien.

VMN: valor de los materiales no originarios utilizados en la producción del bien.

2.- Para que un vehículo sea originario de la región, durante los primeros cuatro años de transición, deberá incorporar productos norteamericanos que contengan por lo menos 50% del costo neto de fabricación. Durante los siguiente cuadro años, este limite se incrementara a 56% para los automóviles particulares. A partir del noveno año se fijará en 62.5% en el caso de los automóviles ^{8/}.

Por otra parte, en el marco de las negociaciones comerciales internacionales de México con otros países, los acuerdos comerciales con Colombia y Venezuela, el Acuerdo de complementación Económica con Chile y los acuerdo con los países centroamericanos definirán las inversiones, escalas de producción, líneas y modelos a producir de esta industria, pese a la importancia que actualmente tienen dichos mercados en conjunto para la industria automotriz mexicana.

^{8/} En cuanto a las reglas de origen de autopartes, estas se dividen en motores y transmisiones, componentes principales y demás partes. Todos los componentes principales deberán cumplir con la regla de costo neto con porcentajes similares a los de los camiones medianos y vehículos de autotransporte. Los motores y transmisiones deberán cumplir con los porcentajes acordados para autos y camiones ligeros. Los demás componentes automotrices se sujetarán a las reglas aplicables para los componentes principales.

3.3 El Comportamiento de la Balanza Comercial de la Industria Automotriz 1989-1994.

Durante este período las tasas de crecimiento del PIB de la economía y de la industria manufacturera mostraron mayor dinamismo en comparación con el período anterior (1983-1988), aunque dicha tendencia fue en decremento durante los primeros cuatro años, de tal manera que durante la crisis de 1994, el PIB sólo creció a una tasa del 2% y en el caso de la industria manufacturera se registro una tasa negativa del -0.7%. En cuanto a la industria automotriz, esta tuvo un comportamiento durante los primeros cuatro años del período de referencia que se compara con el del periodo anterior (1983-1988) donde se alcanzaron tasas de crecimiento del 26.7% en 1984, 24.8% en 1985 y del 27.3% en 1988. Destaca que durante 1994, año en el que se contrajo la actividad económica del país, el decrecimiento que tuvo esta industria fue superior al del promedio de la industria manufacturera (Cuadro 2).

Cuadro 2

*PRODUCTO INTERNO BRUTO EN VALORES BASICOS TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
1990-95 (Tasas de Crecimiento) (PESOS DE 1993)*

CONCEPTO/AÑOS	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Total	4.2	5.1	4.2	3.6	2.0	4.4
Industria Manufacturera	7.9	6.8	3.4	4.2	-0.7	4.1
Industria Automotriz	16.2	13.5	12.9	9.7	-8.1	4.8

a/ Incluye las ramas 41 (Productos de Hule), 56 (Automóviles) y 57 (Carrocerías, Motores, Partes y Accesorios para Automóviles).

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1995, INEGI, pág. 7

Como resultado del comportamiento de la economía, la industria automotriz durante este período registro un decrecimiento en su producción que se observo en una tasa negativa durante 1993 y durante 1995. Dicha contracción fue mayor en el caso de la producción destinada al mercado interno, mientras que en el caso de la producción destinada al mercado internacional registro un comportamiento superior al promedio de ambos mercado y siempre positivo (Cuadro 3).

Cuadro 3

*PRODUCCION DE VEHICULO AUTOMOTORES (UNIDADES)
1989-95 (Tasas de Crecimiento)*

CONCEPTO/AÑOS	1990	1991	1992	1993	1994	1995
TOTAL	27.5	20.2	9.8	-0.4	4.1	-17.5
<u>Destinadas al Mercado Nacional</u>	21.1	14.6	11.4	-15.2	-6.1	-71.4
Automóviles	26.2	9.6	13.3	-9.2	-9.4	-70.9
Camiones	12.2	20.8	6.5	-25.4	-1.7	-70.5
Camiones pesados	51.5	36.5	49.8	-22.3	-7.1	-76.2
Tractocamiones y segmento						

(Continuación)

CONCEPTO/AÑOS	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Construcción/Otros	10.1	125.2	-18.7	-18.0	22.6	-90.1
Autobuses Integrales	123.7	42.5	-3.6	55.1	-68.7	-69.0
Chasis para Pasaje	24.3	134.2	33.2	1.2	28.7	-91.8
Tractores Agrícolas	-0.1	-13.5	14.7	-49.2	67.4	-67.7
<u>Destinadas al Mercado Internacional</u>	42.5	31.2	7.1	26.3	16.3	35.4
Automóviles para Exportación	53.2	35.4	1.5	28.4	13.0	18.5
Camiones para Exportación	-14.9	-9.6	86.7	8.4	1400.7	-74.5
Camiones Pesados para Exportación	900.0	-50.0	5360.0	281.0	-100.0	

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1995, INEGI, pág. 45 y Edición 1996, pág. 51

A su vez las ventas tuvieron tasas de crecimiento decreciente durante el periodo 1990-1993, y durante 1994-1995 se recuperaron marcadamente. Dentro de este comportamiento general de las ventas, el mercado nacional fue menos dinámico que el mercado internacional, al pasar la venta de unidades en el primero de 559,707 unidades en 1990 a 192,407 en 1995, mientras que en el segundo, pasaron de 276, 869 unidades a 782,802 unidades (Cuadros 4 y 5).

Cuadro 4

VENTAS DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS (UNIDADES)
(1989-1995)
(TASAS DE CRECIMIENTO)

CONCEPTO/AÑOS	1990	1991	1992	1993	1994	1995
TOTAL	28.34	19.78	10.82	2.14	11.11	19.24
MERCADO NAC.	22.78	16.38	10.76	14.87	4.14	69.92
AUTOMOVILES	28.45	11.20	13.57	10.37	3.89	71.69
CAMIONES	12.55	23.55	3.65	23.39	3.70	63.18
CAMIONES PESADOS	81.08	34.26	40.41	16.21	6.00	78.27
TRACTO-CAMIONES	26.83	99.13	6.30	15.93	12.50	88.88
AUTOBUSES INTEGRALES	121.88	59.17	42.29	26.18	46.80	90.94
TRACTORES AGRICOLAS	11.71	4.80	13.30	40.77	46.45	75.32
CHASIS PARA PASAJE	40.69	71.08	40.93	1.18	16.75	88.33
MERCADO INT.	41.26	26.65	10.94	21.47	20.18	37.85
AUTOMOVILES DE EXP.	51.43	30.74	5.44	23.19	17.11	20.47
CAMIONES DE EXP.	12.96	11.23	84.87	6.40	48.94	160.18
CHASIS PARA PASAJE	-	50.00	5,360.00	280.95	28.08	129.95

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1995, INEGI, pág. 67 y Edición 1996, pág. 71

Cuadro 5
VENTAS DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS
 (1989-1995)
 (UNIDADES)

CONCEPTO/AÑOS	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
TOTAL	651,852	836,576	1,002,073	1,110,483	1,086,707	1,207,494	975,209
MERCADO NAC.	455,858	559,707	651,407	721,471	614,184	639,639	192,407
AUTOMOVILES	274,505	352,608	392,110	445,303	399,143	414,654	117,393
CAMIONES	160,164	180,264	222,713	230,873	176,882	183,433	67,544
CAMIONES PESADOS	5,390	9,760	13,104	18,399	15,417	16,342	3,551
TRACTO-CAMIONES	3,269	4,146	8,256	7,736	6,504	7,317	814
AUTOBUSES INTEGRALES	681	1,511	2,405	3,422	4,318	2,297	208
TRACTORES AGRICOLAS	10,023	8,849	8,424	9,544	5,653	8,279	2,043
CHASIS PARA PASAJE	1,826	2,569	4,395	6,194	6,267	7,317	854
MERCADO INT.	195,994	276,869	350,666	389,012	472,523	567,855	782,802
AUTOMOVILES DE EXP.	165,044	249,921	326,749	344,532	424,445	497,049	598,803
CAMIONES DE EXP.	30,950	26,938	23,912	44,207	47,038	70,058	182,279
CHASIS PARA PASAJE		10	5	273	1,040	748	1,720

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1995, INEGI, pág. 67 y Edición 1996, pág. 71

En el cuadro 6 se observa que la estructura del mercado durante este periodo registro una transformación tendiente a hacer proporcionales las ventas del mercado nacional y las ventas del mercado internacional, esto en razón de que durante 1989 el primer mercado representaba el 69.93% del total mientras que el segundo el 30.07% y para 1995 esas proporciones eran del 19.73% para el mercado nacional y del 80.27% para el mercado internacional. Mercados a los cuales se destinaba en primer término automóviles y en segundo termino camiones.

Cuadro 6

ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LAS VENTAS DE AUTOMOVILES POR CATEGORIAS
(1989-1995)
(UNIDADES)

CONCEPTO/AÑOS	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
MERCADO NAC.	69.93	66.90	65.01	64.97	56.52	52.97	19.73
AUTOMOVILES	42.11	42.15	39.13	40.10	36.73	34.34	12.04
CAMIONES	24.57	21.55	22.23	20.79	16.28	15.19	6.93
CAMIONES PESADOS	0.83	1.17	1.31	1.66	1.42	1.35	0.36
TRACTO-CAMIONES	0.50	0.50	0.82	0.70	0.60	0.61	0.08
AUTOBUSES INTEGRALES	0.10	0.18	0.24	0.31	0.40	0.19	0.02
TRACTORES AGRICOLAS	1.54	1.06	0.84	0.86	0.52	0.69	0.21
CHASIS PARA PASAJE	0.28	0.31	0.44	0.56	0.58	0.61	0.09
MERCADO INT.	30.07	33.10	34.99	35.03	43.48	47.03	80.27
AUTOMOVILES DE EXP.	25.32	29.87	32.61	31.03	39.06	41.16	61.40
CAMIONES DE EXP.	4.75	3.22	2.39	3.98	4.33	5.80	18.69
CHASIS PARA PASAJE	-	0.00	0.00	0.02	0.10	0.06	0.18

Fuente: La Industria Automotriz en México, Edición 1995, INEGI, pág. 67 y Edición 1996, pág. 71

3.3.1 Exportaciones de la Industria Automotriz 1989-1994.

En el cuadro 7 se muestran las tasas de crecimiento de los principales productos exportados por la industria automotriz, las cuales para el caso de los automóviles para el transporte de personas, tuvieron un periodo de desaceleramiento durante 1992; por otra parte las tasas de crecimiento que observaron en este periodo fueron menores a las registradas durante los años de 1986-1987 que ascendieron al 343.49% y 151.93%, respectivamente. Por lo que respecta a los automóviles para el transporte de carga que son el segundo rubro en importancia de las exportaciones durante este periodo, observaron tasa negativas de crecimiento durante los dos primeros años, tendencia que se revirtió considerablemente durante 1991 y 1992 y que incluso no se registraron en el periodo anterior de 1983-1988. Asimismo se puede observar que durante estos años las exportaciones de vehículos registraron un comportamiento mucho más consistente que las exportaciones de autopartes.

Cuadro 7

*PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
(1989-1995) (TASAS DE CRECIMIENTO)*

CONCEPTO/AÑOS	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Automóviles para el Transporte de personas	8.42	73.59	36.30	-6.94	25.86	19.41	49.21
Automóviles para el transporte de Carga	-11.83	-14.52	512.25	243.55	13.95	23.72	123.32
Valor Total exportaciones de vehículos	7.90	71.75	41.25	4.35	24.09	20.00	59.62
Valor de exportaciones de partes	22.57	-4.06	-8.31	69.23	19.44	-17.25	77.67
Valor de la exportación Tot.	16.1	27.2	19.3	26.5	22.0	3.35	66.08

Fuente: La Industria Automotriz en México, INEGI, México, Edición 1995, pag. 127 y Edición 1995, pag. 134

En términos de unidades exportadas (Cuadros 8 y 9), las más significativas son las de automóviles seguidas por las de camiones. Las primeras registraron tasas positivas durante este periodo, mientras que las de camiones durante 1990 y 1991 observaron decrecimientos, no obstante en términos globales las exportaciones de unidades ha tenido un comportamiento considerable de crecimiento.

Cuadro 8

VENTAS DE EXPORTACION POR SEGMENTO (UNIDADES) (1989-1995)

SEGMENTO/ AÑOS	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Automóviles	165,044	249,921	326,749	338,366	424,445	497,049	598,803
Camiones	30,950	26,938	23,912	43,934	46,427	70,058	182,279
Total Vehículos	195,994	276,859	350,661	382,300	470,872	567,107	781,082

Fuente: La Industria Automotriz en México, Ed. 1995, INEGI, pag. 122 y Edición 1996, pag. 129

Cuadro 9

VENTAS DE EXPORTACION POR SEGMENTO
(TASAS DE CRECIMIENTO)
(1989-1995)

SEGMENTO/ AÑOS	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Automóviles	14.38	51.43	30.74	3.56	25.44	17.11	20.47
Camiones	6.19	-12.96	-11.23	83.73	5.67	50.90	160.18
Total Vehículos	13.00	41.26	26.66	9.02	23.17	20.44	37.73

Fuente: La Industria Automotriz en México, Ed. 1995, INEGI, pag. 122 y Edición 1996, pag. 129

En cuanto al destino que tuvieron las exportaciones de vehículos durante este periodo (Cuadro 10), este fue principalmente el mercado de Norteamérica (EUA principalmente y en segundo termino Canadá), seguido por los de Asia, Africa y Europa, a este último no se realizaron exportaciones durante los años de 1994 y 1995. El crecimiento que tuvieron estos diversos mercados fue para el caso de los de Africa, Asia y Europa, marcadamente variable con respecto a las exportaciones que se realizaron al mercado de los Estados Unidos de América y Canadá.

Cuadro 10

EXPORTACION DE VEHICULOS POR CONTINENTE (UNIDADES)
(Tasas de crecimiento)
(1989-1995)

País/Años	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
América	12.54	41.32	30.17	6.87	21.87	17.59	40.84
Africa	35.87	131.20	-58.13	-58.68	-100.00		362.50
Asia	17,825.00	67.50	-33.14	10.21	513.79	164.16	-90.17
Europa	139.87	-46.51	-86.22	183.64	-87.18	-100.00	
No especificada		8,033.33	-72.54	49.25	168.00	1,775.37	61.54
Total	13.20	41.26	29.55	6.89	22.98	20.28	37.73

Fuente: La Industria Automotriz en México Edición 1995, pag. 123 a 125 y Edición 1996, pag. 132

3.3.2 Importaciones de la Industria Automotriz 1989-1994.

En cuanto a las importaciones durante este período, estas tuvieron una tasa anual media de crecimiento del 10.50% al pasar de 5,778.0 millones de dólares en 1990 a 9,520.8 millones de dólares en 1995. Dentro de los rubros que más impactaron en este comportamiento se encuentra en primer lugar la importación de refacciones para automóviles y camiones que creció en un 49.73% durante este período, asimismo la importación de automóviles para el transporte de personas que se incrementó un 11.93%. A la entrada en vigor del TLC, los rubros que tuvieron un crecimiento más destacado fueron el de automóviles para el transporte de personas (208.85%) y chasis para automóviles (433.62%). Este comportamiento se vio frenado parcialmente por la crisis de 1994, al repercutir en el encarecimiento de las importaciones en general. (Cuadro 11 y 12). A este respecto con esta industria se cumple la relación directa entre el coeficiente de exportación - producción y el coeficiente de importación - consumo que se da en varias industrias del sector manufacturero nacional ^{9/}.

Cuadro 11

**VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
SEGUN PRODUCTO
1990-95
(Miles de dólares)**

PRODUCTO AÑOS	1990	1991	1992	1993	1994	1995
TOTAL	5,778,099	7,565,818	9,160,640	9,467,746	11,470,973	9,520,778
Automóviles para transporte de personas	254,117	297,282	384,289	404,575	1,249,526	446,461
Automóviles para usos y con equipo especial	44,546	84,408	122,667	86,571	149,127	27,300
Camiones de carga, excepto de volteo	43,192	24,429	55,445	27,830	23,733	10,340
Camiones de volteo	3,478	5,498	3,166	4,778	10,722	4,695
Chasis para automóviles	2,086	2,859	24,861	9,382	50,064	17,883
Materiales de ensamble para automóviles	3,891,053	5,197,934	6,007,099	6,439,689	6,733,137	3,649,430

^{9/} Según Gunnar Niels, "El TLC y la Organización Industrial" en Investigación Económica Num. 216, el comportamiento de estos renglones corresponde a la nueva teoría del comercio: en oligopolio tipo Cournot el país de costos más altos (México), será el importador posteriormente a la liberalización, ejemplo de lo cual son las autopartes. El modelo demuestra que los productores de costos bajos (EUA) no sacarán completamente del mercado a los de altos costos (México), debido a que los primeros no abastecerán el mercado mexicano entero. Sin embargo señala que el modelo se ve limitado por las disposiciones de los decretos automotrices.

Cuadro 11 (continuación)

PRODUCTO	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Motores y sus partes para automóviles	177,561	250,547	376,917	394,219	565,446	997,742
Refacciones para automóviles y camiones	520,809	816,237	1,337,861	1,377,121	1,980,573	3,919,961
Remolques no automáticos para vehículos	24,003	15,205	41,606	22,456	31,481	26,588
Otros	817,164	871,419	806,729	701,125	677,164	420,378

FUENTE: La Industria Automotriz en México, Edición 1996, INEGI, pág. 134

Cuadro 12

*VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SEGUN PRODUCTO
1990-95 (Tasas de Crecimiento)*

PRODUCTO	AÑOS	1991	1992	1993	1994	1995 P/
TOTAL		30.94	21.08	3.35	21.16	-17.00
Automóviles para transporte de personas		16.99	29.27	5.28	208.85	-64.27
Automóviles para usos y con equipo especial		89.49	45.33	-29.43	72.26	-81.69
Camiones de carga, excepto de volteo		-43.44	126.96	-49.81	-14.72	-56.43
Camiones de volteo		58.08	-42.42	50.92	124.40	-56.21
Chasis para automóviles		37.06	769.57	-62.26	433.62	-64.28
Materiales de ensamble para automóviles		33.59	15.57	7.20	4.56	-45.80
Motores y sus partes para automóviles		41.10	50.44	4.59	43.43	76.45
Refacciones para automóviles y camiones		56.72	63.91	2.93	43.82	97.92
Remolques no automáticos para vehículos		-36.65	173.63	-46.03	40.19	-15.54
Otros		6.64	-7.42	-13.09	-3.42	-37.92

FUENTE: La Industria Automotriz en México, Edición 1996, INEGI, pág. 134

Respecto al saldo comercial que tuvo la industria automotriz con el exterior, este paso de superavitario en 1989 a deficitario durante 1990-1994, año en el cual y como consecuencia de la devaluación (restricción de las importaciones y crecimiento de las exportaciones) se logró un saldo superavitario, mismo que se incremento en 1996 y que se mantiene durante el primer trimestre del año de 1997o, por lo que se desprende que el saldo comercial de esta industria a nivel global durante el periodo ha sido superavitario, según se observa en los cuadros 13 y 14.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

Cuadro 13

**BALANZA COMERCIAL TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1989-1997)**
(Millones de Dólares)

AÑOS	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES			SALDOS		
	Totales	Indust. M anuf.	Indust. Autom.	Totales	Indust. Manuf.	Indust. Autom.	Totales	Indust. Manuf.	Indust. Autom.
1989	41,706.5	25,806.3	3,804.4	41,848.7	33,073.5	2,373.3	-142.2	-7,267.2	1,431.1
1990	49,085.9	29,712.6	487.7	52,000.9	41,059.6	5,778.0	-2,914.9	-11,346.9	-5,290.3
1991	51,775.6	33,230.1	5,769.3	60,974.7	49,758.8	7,565.8	-9,199.1	-16,528.7	-1,796.6
1992	55,314.9	36,514.1	7,297.2	73,587.9	61,020.3	9,160.6	-18,273.1	-24,506.3	-1,863.4
1993	59,586.2	41,699.1	8,900.1	75,268.5	63,423.9	9,467.7	-15,412.2	-21,724.9	-567.6
1994	71,649.3	52,453.3	9,198.1	92,613.7	79,847.1	11,471.6	-20,964.4	-27,393.8	-2,273.5
1995	88,644.0	67,570.2	15,298.4	80,181.5	69,919.2	9,673.1	8,462.5	-2,349.0	5,625.3
1996	95,999.7	81,013.8	19,695.0	89,468.8	81,137.5	10,641.6	6,530.9	-123.7	9,053.4
1997 (ene-marz)*	24,922.6	20,692.5	4,812.1	23,504.0	21,428.9	2,809.8	1,418.6	-736.4	2,002.3

FUENTE: Cuenta de Bienes y Servicios 1988-1995, Tomo I, SCNM, pág. 77, 109, La Industria Automotriz en México, INEGI, Edición 1995, pág. 127

(*) Balanza Comercial de México, Estadísticas Económicas, INEGI, mayo de 1997, pág. 38

Cuadro 14

**BALANZA COMERCIAL TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (1989-1997)**
(Tasas de Crecimiento)

AÑOS	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES			SALDOS		
	Totales	Indust. Manuf.	Indust. Autom.	Totales	Indust. Manuf.	Indust. Autom.	Totales	Indust. Manuf.	Indust. Autom.
1989	102.80	110.02	162.00	121.44	97.53	868.67	-108.53	63.07	18.56
1990	17.69	15.14	-87.18	24.26	24.15	143.45	1,949.28	56.14	-469.67
1991	5.48	11.84	1,082.84	17.26	21.19	30.94	215.58	45.67	-66.04
1992	6.84	9.88	26.48	20.69	22.63	21.08	98.64	48.26	3.72
1993	8.21	14.20	21.97	2.28	3.94	3.35	-15.66	-11.35	-69.54
1994	19.70	25.79	3.35	23.04	25.89	21.16	36.02	26.09	300.51
1995	23.72	28.82	66.32	-13.42	-12.43	-15.68	-140.37	-91.42	-347.43
1996	8.30	19.90	28.74	11.58	16.04	10.01	-22.83	-94.73	60.94
1997	-74.04	-74.46	-75.57	-73.73	-73.59	-73.60	-78.28	495.31	-77.88

Fuente: Cuadro 15.

Además en el cuadro 15 se observan las exportaciones e importaciones de la industria automotriz con respecto a las de la industria manufacturera y a las totales de la economía, en el caso de las exportaciones de la industria automotriz estas continuaron su crecimiento dentro de las exportaciones totales al pasar de representar el 9.1% en 1989 al 19.3% en 1997 (enero - marzo), misma tendencia se observó en su participación dentro de las exportaciones de la industria manufacturera al elevarse del 14.7% en 1989 al 23.3% en los mismos años. Por lo que respecta a las importaciones de la industria automotriz respecto de las importaciones totales, estas también se incrementaron al pasar de 5.7% en 1989 al 12.-% en 1997 (enero - marzo),

caso similar sucedió con respecto a las de la industria manufacturera que pasaron del 7.2% al 13.1%.

Cuadro 15

*PARTICIPACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LAS EXPORTACIONES
E IMPORTACIONES TOTALES Y DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA (1989-1997)*
(Porcentajes)

AÑOS	Participación % de las Exportaciones de la Industria Automotriz en las Exportaciones Totales.	Participación % de las Exportaciones de la Industria Automotriz en las Exportaciones de la Industria Manufacturera.	Participación % de las Importaciones de la Industria Automotriz en las Importaciones Totales.	Participación % de las Importaciones de la Industria Automotriz en las Importaciones de la Industria Manufacturera.
1989	9.1	14.7	5.7	7.2
1990	1.0	1.6	11.1	14.1
1991	11.1	17.4	12.4	15.2
1992	13.2	20.0	12.4	15.0
1993	14.9	21.3	12.6	14.9
1994	12.8	17.5	12.4	14.4
1995	17.3	22.6	12.1	13.8
1996	20.5	24.3	11.9	13.1
1997 (enero-marzo)*	19.3	23.3	12.0	13.1

FUENTE: Cuenta de Bienes y Servicios 1988-1995, Tomo I, SCNM, pág. 77, 109, La Industria Automotriz en México, INEGI, Edición 1995, pág. 127

(*) Balanza Comercial de México, Estadísticas Económicas, INEGI, mayo de 1997, pág. 38

3.3.3 Generación de Empleos de la Industria Automotriz 1989-1994.

La generación de empleos por parte de la industria automotriz durante este periodo (Cuadro 16), registró en 1991 una tasa negativa de -2.9%, la cual repercutió principalmente en el decrecimiento en el nivel de ocupación de obreros, mismo que volvió a registrar durante 1993 el cual fue superior en un 300% al de 1991, tendencia que siguió observándose desfavorablemente en 1994 y 1995. Cabe señalar que estos comportamientos fueron superiores a los del promedio de la industria manufacturera y a su vez a los de la economía en su totalidad.

Cuadro 16

**PERSONAL OCUPADO TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
1989-94 (Tasas de Crecimiento)**

PERÍODO/AÑ OS	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
TOTAL	2.9	4.8	3.0	1.6	1.1	2.5	-2.8
Industria Manufacturera							
Total	4.4	3.4	1.0	2.2	-2.1	-2.1	-4.7
Empleados	3.3	3.2	2.2	2.0	-3.1	-3.9	-6.0
Obreros	4.7	3.5	0.6	2.3	-1.7	-1.6	-4.4
Industria Automotriz a/							
Total	19.8	10.0	-2.9	18.1	-9.0	-2.4	-1.2
Empleados	9.9	6.9	1.3	7.8	-4.8	-7.6	-4.5
Obreros	22.8	10.9	-3.9	20.9	-10.1	-1.0	-0.4

En el cuadro 17, se observa el promedio anual de ocupaciones remuneradas de la industria automotriz, industria manufacturera y total, el cual para la industria automotriz paso de 380,708 en 1992 a 338,057 en 1994, de los cuales el rubro de empleados paso de 74,908 a 65,913, en cuanto a los obreros estos pasaron de 305,800 a 272,144. Como se puede observar la composición el empleo en esta industria se encuentra formado en una relación 20/80 por empleados y obreros respectivamente.

Cuadro 17

**PERSONAL OCUPADO TOTAL, DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
Y DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

1988-94 (Promedio anual de ocupaciones unidades remuneradas)

PERÍODO/AÑ OS	1992	%	1993	%	1994	%
TOTAL	27,160,072	100.00	27,467,478	100.00	28,165,783	100.00
Industria Manufacturera						
Total	3,379,765	12.44	3,309,755	12.05	3,238,906	11.50
Empleados	837,699	24.79	811,791	24.53	779,941	24.08
Obreros	2,542,066	75.21	2,497,964	75.47	2,458,965	75.92
Industria Automotriz a/						
Total	380,708	1.40	346,335	1.26	338,057	1.20
Empleados	74,908	19.68	71,322	20.59	65,913	19.50
Obreros	305,800	80.32	275,013	79.41	272,144	80.50

Como se desprende de lo anterior, tal parece que la generación de empleos durante este periodo continuó estando más en relación directa con los niveles de producción que con los de exportación de vehículos, por lo que se infiere que su crecimiento pudiera estar más en función de criterios de optimización de costos que de la propias exportaciones.

CONCLUSIONES

Una aproximación a una conclusión del presente trabajo es que el crecimiento de las exportaciones de la industria automotriz terminal mexicana durante la década pasada y en el transcurso de la presente a estado determinado principalmente por dos elementos.

1.- La localización de las empresas matrices, las cuales desde finales de la década de los setentas hasta la actualidad ha tenido que competir en su propio mercado natural con automóviles provenientes de las industrias automotrices europeas y asiáticas. Motivo que impulso se realizaran diversas inversiones en la construcción y reacondicionamiento de plantas ensambladoras localizadas principalmente en la parte norte de la República Mexicana, y cuya producción en su totalidad o en gran proporción está enfocada a dicho mercado, la cual tiene como característica que esta integrada por automóviles compactos y semicompactos.

2.- Por las reformas que se han dado en el marco jurídico mexicano de este sector industrial, las cuales han ido desregulando los requisitos de desempeño de este sector, mismos que quedaron incluidos en el TLCAN en un calendario de desregulación.

No obstante lo anterior, el crecimiento de las exportaciones de esta industria poco a impactado en el crecimiento del empleo en la misma industria, y al parecer el crecimiento del empleo no guarda una relación directa con el crecimiento de aquellas. Lo anterior en razón de que la tasa anual media de crecimiento de las exportaciones automotrices, durante el periodo 1983-1988, fue del 63.78% mientras que la generación de empleos en dicho sector creció en un 4.59%. Mientras que durante el periodo de 1989-1997 (primer trimestre), las tasas anuales medias de crecimiento fueron de 2.98% para las exportaciones y de -5.76% para la generación de empleos (1992-1994). Sin embargo hay que considerar que las empresas terminales que integran esta rama se han enfocado a eficientar y flexibilizar sus procesos de producción durante el periodo de promoción de exportaciones, y además que esta industria cuenta con una elevada composición orgánica de capital, lo cual impacta en la generación de empleos. Asimismo, se tendría que considerar a la industria de autopartes, para así tener una visión completa de este sector industrial en cuanto a las variables de exportaciones y empleo. Sin embargo es importante señalar respecto a la industria de autopartes mexicana, que está integrada por empresas de capital mayoritariamente nacional, misma que tendrá que elevar sus niveles de competitividad y eficiencia para que sus productos puedan ser adquiridos en mayor medida por la industria automotriz terminal y de esta manera no se vean desplazadas por empresas localizadas en aquel país o en Canadá una vez que concluya el plazo de transición de 10 años para esta industria que se establece en el TLCAN.

Por otra parte, en las políticas industriales señaladas en los capítulos que integran este trabajo, se puede señalar que no existe una política que atienda el desempleo que ha generado en los diversos sectores económicos como resultado de la apertura comercial, no solo en la industria objeto de estudio sino en la industria en general, al menos a si lo dejan ver los decretos antes analizados, así como los planes de desarrollo industrial.

Por ello sería recomendable la implementación de una política que tienda a elevar la competitividad de la industria mexicana en general, y con ello se de una mayor inserción de empresas mexicanas en el sector externo mexicano, y estas industrias crezcan a la misma tasa que crecen las empresas que compiten con el exterior que actualmente son muy pocas, dentro de las cuales está la industria automotriz terminal. De no elevar la modernización de la capacidad productiva y la superación de rezagos y desequilibrios productivos, estos se manifestarán en el sector externo. Clavijo señala cuales deben ser los criterios para una política industrial específica para el sector automotriz, dentro de los que se encuentran interdependencia estratégica, fallas de información y coordinación y imperfecciones en los mercados de capital y trabajo ¹.

Asimismo es importante aumentar la tasa de ahorro y de inversión para estimular el crecimiento y generar más empleos, para disminuir las presiones sobre el sector externo. Así se podrá mantener el tipo de cambio nominal, la tasa de interés y los precios en la economía, factores esenciales para un crecimiento económico. Eficientar el sistema financiero, este debe ser más ágil en la captación de recursos, así como en la asignación de los mismos. Elevar el nivel y la calidad de la educación, así como la capacitación del personal, y la investigación.

BIBLIOGRAFIA

- Alvaro Vega, Guillermo Sergio, "La Administración de las Ventas en la Industria Automotriz", Tesis de la Licenciatura en Administración de la Universidad La Salle, 1981.
- "Automóvil hacia la flexibilidad productiva", El Cotidiano Núm. 21, Ed. UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1988.
- Calderón A., Francisco y Eduardo Gitli, "Los Determinantes de las exportaciones manufactureras en México, en "Estudios sobre el sector externo mexicano", Eduardo Gitli (Coordinador), 1990.
- Carrillo, Jorge, en "La reconversión en la industria del automóvil", El Cotidiano, Núm. Especial 1, UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1987.
- Clavijo Quiroja, Fernando; Fernando Pérez, Manuel; Pérez Motta, Eduardo y Sánchez Ugarte, Fernando, en "La Política Industrial en México", Ed. SECOFI, COLMEX, ITAM y CONCAMIN, México, 1994.
- Cordera, Rolando, en "Desarrollo y crisis de la economía mexicana", Fondo de Cultura Económica, El Trimestre Económico, Núm. 39, México, reimpresión 1995.
- Cuevas Rodríguez, Enrique, en "Los determinantes del déficit comercial en México, 1983-1992", Momento Económico No. 73, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, Mayo-Junio de 1994.
- De la Garza, Enrique, en "Desindustrialización y reconversión en México", El Cotidiano Núm. 21, Ed. UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1988.
- Gitli, Eduardo (Coordinador), en "Estudios sobre el Sector Externo Mexicano", Ed. UAM, Unidad Azcapotzalco, México, 1990.
- Gutiérrez, Estela (Coordinadora), en "Reestructuración productiva y clase obrera", México, 1985.
- Palacios Lara, Juan José (compilador), "La Apertura Económica de México y la Cuenca del Pacífico. Perspectivas de intercambio y cooperación", Universidad de Guadalajara, México, Primera Edición, 1992.
- Lelo de Larrea, Elizabeth; Strauss, Pola; Sánchez, Sergio, México en el mercado automotriz norteamericano, en "México y el Tratado Trilateral de Libre Comercio. Impacto Sectorial", Compiladores: Eduardo Andere y Georgina Kessel, ITAM, Ed. McGraw-Hill, México, 1992.
- Micheli, Jordy, en "Nueva Manufactura Globalización y Producción de Automóviles en México", Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1994.

- Rivera Ríos, Miguel Angel, en "Crisis y Reorganización del Capitalismo Mexicano 1960/1985", Ed. Era, México, 1990.

"El Nuevo Capitalismo Mexicano, el proceso de reestructuración en los años ochenta", Ed. Era, México, 1992.

- Zapata, Francisco; Hoshino, Taeko y Hanono, Linda, "La Reestructuración de la Industria en México. El caso de la Industria Automotriz de Autopartes", publicado por el COLMEX, México, 1994.

Otros Documentos:

- Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1995, publicación del INEGI.
- Balanza Comercial de México, publicación del INEGI.
- Diarios Oficiales de la Federación (Varias Fechas).
- Estadísticas del Comercio de México 1990, INEGI, SHCP y BM.
- La Industria Automotriz de México en Cifras, publicación de la Asociación Nacional Automotriz (Varias Fechas).
- La Industria Automotriz de México, publicación anual del INEGI (Varias Fechas).
- La Nueva Política Industrial de México, SECOFI.
- La Política Comercial de México 1989-1994, SECOFI.
- Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior 1990-1994, SECOFI.
- Segundo y Quinto Informe de Gobierno, del Lic. Carlos Salinas de Gortari.
- Sistema de Cuentas Nacionales de México, publicación del INEGI (Varios Años).